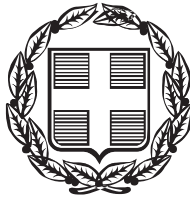




ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 669**

1 Ιουνίου 2001

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Δ3/Γ/19951/4130

Έγκριση Κανονισμού Πυρασφάλειας και Διάσωσης αεροσκαφών σε αεροδρόμια.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ΝΔ 714/70 «περί ιδρύσεως Δ. Ε. Μ. παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΦΕΚ 238Α) όπως τροποποιήθηκε με το Ν 1340/83 (ΦΕΚ 35Α) .

2. Τις διατάξεις του ΠΔ 56/89 «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ, Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137Α) όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν 2081/92 (ΦΕΚ 154Α) και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2α του άρθρου 1 του Ν 2469/97 (ΦΕΚ 38Α).

4. Τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) στο ANNEX 14 (Σχεδίαση αεροδρομίων και λειτουργίες) και στο εγχειρίδιο Airport Services Manual Part 1 Πυρασφάλεια και Διάσωση.

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

6. Την ανάγκη καθορισμού των γενικών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών πυρασφάλειας και διάσωσης αεροσκαφών σε όλα τα αεροδρόμια της Ελληνικής Επικράτειας στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών, Αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε τον Κανονισμό Πυρασφάλειας και Διάσωσης αεροσκαφών σε αεροδρόμια μετά των οκτώ (8) παραρτημάτων του, τα οποία και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτού, το κείμενο του οποίου έχει ως ακολούθως:

"ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο κανονισμός πυρασφαλείας-διάσωσης αεροσκαφών οριοθετεί τις απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιούνται από τα Ελληνικά Αεροδρόμια που ήδη λειτουργούν είτε που πρόκειται να λειτουργήσουν μετά από έγκριση της ΥΠΑ. Είναι ένας οδηγός για τον ελάχιστο απαραίτητο πυροσβεστικό εξοπλισμό, τα πυροσβεστικά υλικά (αφρό, CO_2, κλπ), το προσωπικό, την εκπαίδευση και τις διαδικασίες κινδύνου που πρέπει να έχει ένα Ελληνικό αεροδρόμιο έτσι ώστε, να διασφαλίζεται ο επιθυμητός βαθμός ασφάλειας των πτήσεων, σύμφωνα με τα διεθνώς κρατούντα. Οι απαιτήσεις αυτές θεωρούνται υποχρεωτικές.

2. Οι ομάδες Πυρασφάλειας και Διάσωσης πρέπει να είναι οργανωμένες, εξοπλισμένες, στελεχωμένες και εκπαιδευμένες, ώστε να είναι ικανές να αναπτύσσουν τις δυνάμεις τους και τον εξοπλισμό τους όσον το δυνατόν πιο αποτελεσματικά και σε χρόνους ανταπόκρισης (κεφάλαιο 6 του κανονισμού) σύμφωνα με τις πρακτικές που οριοθετεί ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

3. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

3.1. Τα Ελληνικά αεροδρόμια κατατάσσονται σε κατηγορίες Πυρασφαλείας - Διάσωσης ανάλογα με το ολικό μήκος και το μεγαλύτερο πλάτος της ατράκτου του μεγαλύτερου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο. Όταν όμως ο αριθμός των κινήσεων των αεροσκαφών της μεγαλύτερης κατηγορίας είναι λιγότερος από 700, μέσα στους τρεις μήνες αιχμής του έτους, τότε η κατηγορία πυρασφάλειας μπορεί να μειωθεί κατά μία κατηγορία όπως αυτή προσδιορίζεται από την § 3.2. Μετά την 1-1-2005 η κατηγορία πυρασφάλειας – διάσωσης του αεροδρομίου θα είναι ίδια με την κατηγορία του μεγαλύτερου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο. Κίνηση θεωρείται είτε η απογείωση είτε η προσγείωση.

3.2 Για τον προσδιορισμό της κατηγορίας πυρασφάλειας – διάσωσης ενός αεροδρομίου (ακόμα και αν χρησιμοποιείται η δυνατότητα μείωσης της §3.1) θα χρησιμοποιείται ο πίνακας 1, που συνδέει την κατηγορία, με τις διαστάσεις των αεροσκαφών.

3.3. Όταν δεν υπάρχουν στατιστικές κίνησης σε ένα αεροδρόμιο, ιδιαίτερα επί νέων αεροδρομίων, για τον προσδιορισμό της κατηγορίας πυρασφαλείας, θα χρησιμοποιούνται οι καλύτερες δυνατές πληροφορίες της αναμενόμενης κίνησης.

3.4 Οι Αερολιμένες κατά τις ώρες λειτουργίας τους είναι υποχρεωμένοι να καλύπτουν τις πτήσεις των αεροσκαφών σύμφωνα με την κατηγορία πυρασφαλείας που έχει καθοριστεί σύμφωνα με την §3.1. Ένας Αερολιμένας μπορεί να μειώσει την κατηγορία πυρασφαλείας του όταν για μία ορισμένη χρονική περίοδο αναμένεται να μην έχει κινήσεις αεροσκαφών μεγαλύτερης κατηγορίας. Ο Αερολιμένας όμως τότε είναι υποχρεωμένος να μπορεί να παρέχει πυρασφάλεια σύμφωνα με τις κινήσεις του μεγαλύτερου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο την εποχή εκείνη. Η προγραμματισμένη μείωση θα πρέπει να δημοσιεύεται στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (Aeronautical Information Publication GREECE (AIP)).

Πίνακας 1: Κατηγορία πυρασφαλείας-διάσωσης αεροδρομίων

Κατηγορία Αεροδρομίου	Συνολικό μήκος αεροσκάφους (X)	Μέγιστο πλάτος Ατράκτου
1	X < 9m	2 m
2	9m = X < 12m	2m
3	12m = X < 18m	3m
4	18m = X < 24m	4m
5	24m = X < 28m	4m
6	28m = X < 39m	5m
7	39m = X < 49m	5m
8	49m = X < 61m	7m
9	61m = X < 76m	7m

3.5. Ο πίνακας 2 παρουσιάζει τις ελάχιστες ποσότητες κατασβεστικών υλικών που πρέπει να μεταφέρονται από τα πυροσβεστικά οχήματα.

Πίνακας 1: Κατηγορία πυρασφαλείας-διάσωσης αεροδρομίων

Κατηγορία Αεροδρομίου	Συνολικό μήκος αεροσκάφους (X)	Μέγιστο πλάτος Ατράκτου
1	X < 9m	2 m
2	9m = X < 12m	2m
3	12m = X < 18m	3m
4	18m = X < 24m	4m
5	24m = X < 28m	4m
6	28m = X < 39m	5m
7	39m = X < 49m	5m
8	49m = X < 61m	7m
9	61m = X < 76m	7m

3.6. Σε αεροδρόμια κατηγορίας τρία (3) και πάνω, απαιτείται μία αυτοκινούμενη δευτερεύουσα μονάδα παροχής ενέργειας (γεννήτρια ηλεκτρικού ρεύματος), για να καλύψει τον βασικό πυροσβεστικό και διασωστικό εξοπλισμό και τις σχετικές διευκολύνσεις. Αυτή θα πρέπει να έχει την δυνατότητα να παράσχει ηλεκτρική ενέργεια για προθέρμανση κινητήρων πυροσβεστικών οχημάτων, για τις ηλεκτροκίνητες πόρτες πυροσβεστικού σταθμού, για τα συστήματα επικοινωνίας όπου αυτά υπάρχουν και για φωτισμό, αν δεν υπάρχει άλλη προς τούτο ηλεκτρογεννήτρια.

4. ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Σε περίπτωση προσωρινής μείωσης της κατηγορίας πυρασφαλείας είναι αναγκαίο να περιορισθούν οι προσγειώσεις και οι απογειώσεις μέχρι να ανακτηθεί η κατηγορία πυρασφάλειας του αεροδρομίου. Ο όρος "προσωρινή" είναι άμεσα συνδεδεμένος με την συχνότητα των πτήσεων εκείνη την χρονική περίοδο στο εν λόγω αεροδρόμιο. Μπορεί να διαρκέσει έως και δώδεκα ώρες για ένα μικρό περιφερειακό αεροδρόμιο με λίγες κινήσεις, αλλά δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των δύο ωρών σε ένα μεγάλο αεροδρόμιο την ώρα αιχμής.

4.2. Είναι ευθύνη του αεροδρομίου που έχει πάρει άδεια λειτουργίας να αποφασίσει ποιες κινήσεις θα επιτρέψει να πραγματοποιηθούν, αλλά και να βεβαιωθεί ότι όλοι οι κυβερνήτες και εμπλεκόμενοι έχουν ειδοποιηθεί για την μεταβολή της παρεχόμενης πυρασφάλειας. Οι αλλαγές θα πρέπει να γνωστοποιούνται με έκδοση Αγγελιών (NOTAM).

4.3 Όταν η πυροσβεστική κάλυψη είναι μειωμένη, πρέπει να θέτονται περιορισμοί στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο και συγκεκριμένα επιτρέπεται να γίνονται κινήσεις αεροσκαφών κατηγορίας πυρασφαλείας μεγαλύτερης, από την ισχύουσα, μόνο κατά ένα βαθμό. Εξαιρέσεις υπάρχουν βέβαια στις περιπτώσεις επειγουσών προσγειώσεων και γενικά σε περιπτώσεις στις οποίες ο κυβερνήτης πιστεύει ότι μία κατάσταση αναμονής ή εκτροπής σε άλλο αεροδρόμιο θέτει σε μεγαλύτερο κίνδυνο την πτήση.

5. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

5.1 Οι απαραίτητες ποσότητες πυροσβεστικών υλικών και νερού που προβλέπονται από την κατηγορία πυρασφαλείας του αεροδρομίου πρέπει να είναι διαθέσιμες για άμεση χρησιμοποίηση από τα πυροσβεστικά οχήματα. Επιπρόσθετα, να φέρεται απόθεμα 200% πυροσβεστι-

κού αφρού και 100% βοηθητικών πυροσβεστικών υλικών που πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα.

5.2 Αποθήκευση πυροσβεστικών υλικών.

5.2.1. Πρέπει να αποφεύγεται η παρατεταμένη αποθήκευση των πυροσβεστικών υλικών εκτός των "εμπορικών" συσκευασιών τους. Όταν υπάρχουν δυσκολίες ανεφοδιασμού, το πυροσβεστικό υλικό συστήνεται να φυλάσσεται πάνω στα οχήματα. Κάθε ποσότητα αφρού που μεταφέρεται στα πυροσβεστικά οχήματα και είναι περισσότερη από αυτή που απαιτείται από τον πίνακα 2, θεωρείται ως μέρος των αποθεμάτων. Οι συνθήκες αποθήκευσης των πυροσβεστικών υλικών πρέπει να είναι σύμφωνες με αυτές που συνιστώνται από τους κατασκευαστές (θερμοκρασίες κλπ).

5.2.2. Όταν χρησιμοποιούνται περισσότεροι του ενός τύπου πυροσβεστικοί αφροί, πρέπει να προσεχθεί, ότι όλοι οι διαφορετικοί τύποι φυλάσσονται ξεχωριστά. Η μίξη διαφορετικών τύπων αφρών μπορεί να δημιουργήσει κατάλοιπα και πιθανές δυσλειτουργίες στα συστήματα παραγωγής αφρού. Εάν είναι αναγκαίο να αλλαχθεί ο τύπος του αφρού που μεταφέρεται από ένα πυροσβεστικό όχημα, τότε πρέπει η δεξαμενή, η αντλία και οι σωλήνες παροχής να καθαριστούν προσεκτικά πριν την χρησιμοποίηση του νέου τύπου, γιατί μπορεί να προκληθούν σοβαρές βλάβες στο σύστημα.

5.3 Κύρια και συμπληρωματικά πυροσβεστικά μέσα.

5.3.1. Οι επόμενες παράγραφοι πρέπει να μελετηθούν σε συνδυασμό με τον πίνακα 2. Έχουν ως θέμα τα κύρια και συμπληρωματικά πυροσβεστικά μέσα και τους ρυθμούς εκροής αυτών. Το κύριο μέσο πρέπει να θεωρηθεί ο αφρός ο οποίος μπορεί να είναι "επιπέδου απόδοσης" Α ή Β, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ε, με εξαίρεση τα αεροδρόμια κατηγορίας 1, 2 και 3 όπου ο αφρός πρέπει να είναι "επιπέδου απόδοσης" Β.

5.3.2. Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο απόδοσης των χρησιμοποιούμενων πυροσβεστικών αφρών περιγράφεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε.

5.3.2.1. Τα τέσσερα είδη αφρού είναι:

α) Πρωτεϊνικός αφρός (Protein foam),

β) Φθοροπρωτεϊνικός αφρός (Fluoroprotein foam FP)

γ) Φθοροχημικός αφρός (Fluorochemical foam AFFF).

δ) Φθοροπρωτεϊνικός αφρός λεπτής υφής (Film Forming Fluoroprotein foam FFFP).

5.3.2.2. Ο πίνακας 2 καθορίζει τις ελάχιστες ποσότητες αφρού που απαιτείται για κάθε κατηγορία πυρασφαλείας και εξαρτάται άμεσα από τον τύπο του αφρού και τις ικανότητες του μίγματος υγραφρού, όπως καθορίζονται στις επόμενες δύο παραγράφους.

5.3.3.1. ΠΡΩΤΕΪΝΙΚΟΣ ΑΦΡΟΣ:

Διάλυμα 25% - Χρόνος αποστράγγισης περίπου 11 λεπτά, κλάσμα διόγκωσης μεταξύ 8:1 και 12:1

5.3.3.2. ΦΘΟΡΟΠΡΩΤΕΪΝΙΚΟΣ & ΦΘΟΡΟΧΗΜΙΚΟΣ ΑΦΡΟΣ:

Διάλυμα 25% -χρόνος αποστράγγισης περίπου 6 λεπτά, κλάσμα διόγκωσης όχι λιγότερο από 6:1.

5.3.3.3. Οι προηγούμενοι τύποι αφρού πρέπει να έχουν ανάμειξη με νερό 25%, ενώ κλάσμα διόγκωσης θεωρείται η ανάμειξη όγκων του αέρα με τον όγκο διαλύματος υγραφρού.

5.3.4. Τα συμπληρωματικά μέσα είναι ένας συνδυασμός από Ξηρή Σκόνη με HALON (BCF) ή με CO2.

5.3.4.1. Όταν το βασικό συμπληρωματικό μέσο είναι η Ξηρή Σκόνη, τότε πρέπει να υπάρχει ποσότητα HALON (BCF) ή CO2 με κατάλληλο εφαρμοστή, για χρήση σε πυρκαγιές κινητήρων αεροσκαφών.

Οι ελάχιστες απαραίτητες ποσότητες HALON είναι:

Κατηγορίες πυρασφαλείας 1 έως 4	9kg
Κατηγορίες πυρασφαλείας 5 έως 9	50kg

Οι ελάχιστες απαραίτητες ποσότητες CO_2 είναι:

Κατηγορίες πυρασφαλείας 1 έως 4	18kg
Κατηγορίες πυρασφαλείας 5 έως 9	100kg

5.3.4.2. Όταν το βασικό συμπληρωματικό μέσο είναι το HALON 1211 ή το CO2 τότε πρέπει να υπάρχει ποσότητα Ξηρής Σκόνης για να βοηθήσει στις πυρκαγιές από διαρροή καυσίμων. Όταν αυτή η πρόσθετη ποσότητα Ξηρής Σκόνης διατίθεται σε φορητούς πυροσβεστήρες (με ελάχιστη ποσότητα ανά πυροσβεστήρα 9kg) δεν είναι αναγκαίο να έχει τον ρυθμό εκροής που παρουσιάζεται στην παράγραφο 5.4.2.

Η ελάχιστη απαραίτητη ποσότητα Ξηρής Σκόνης είναι:

Κατηγορίες πυρασφαλείας 1 έως 4	9kg
Κατηγορίες πυρασφαλείας 5 έως 9	25kg

Σημείωση: Η παράγραφος 5.3.4.3 δεν ακολουθεί τις ελάχιστες ποσότητες που αναφέρθηκαν εδώ.

5.3.4.3. Όταν χρησιμοποιείται η Ξηρά Σκόνη "Monnex" οι αναγκαίες ποσότητες μπορούν να μειωθούν στο 50%. Η Ξηρά Σκόνη αυτή πρέπει να ακολουθεί τις προδιαγραφές I.S.O. 7202 BS.6535 Pt3 1989.

5.3.4.4. Κάθε τύπος Ξηρής Σκόνης πρέπει να είναι συμβατός με τον αντίστοιχο χρησιμοποιούμενο τύπο αφρού.

5.3.5. Για όλα τα αεροδρόμια έως το 50% των συμπληρωματικών μέσων μπορεί να αντικατασταθεί με νερό για την παραγωγή υγραφρού ο οποίος πρέπει να έχει επίπεδο απόδοσης "Β". Η αντικατάσταση μπορεί να γίνει με βάση τα παρακάτω:

1kg Ξηρής Χημικής Σκόνης ή HALON = 1lt νερού

2kg Διοξειδίου του Άνθρακα (CO2) = 1lt νερού.

5.3.6. Το νερό που χρησιμοποιείται για την παραγωγή υγραφρού μπορεί να αντικατασταθεί από συμπληρωματικά μέσα ως ακολούθως:

1lit νερού για παραγωγή αφρού επιπέδου απόδοσης Β = 1,5kg Ξηράς Σκόνης ή = 1,5kg halon ή 3kg CO2

5.4. Ρυθμοί εκροής των συμπληρωματικών μέσων

5.4.1. Όταν γίνεται αναφορά σε συμπληρωματικά πυροσβεστικά μέσα η ΥΠΑ θα πρέπει να είναι σίγουρη ότι τα επιλεγέντα μέσα είναι ικανά να εκτοξευθούν με αποτελεσματικό ρυθμό και σε περίπτωση μέσων που προορίζονται για χρήση σε πυρκαγιές κινητήρων αεροσκαφών θα πρέπει να είναι ικανά να διοχετευθούν μέσω εξοπλισμού, ο οποίος θα εξασφαλίζει αποτελεσματική εφαρμογή.

5.4.2. Οι εγκαταστάσεις ξηράς σκόνης που προορίζονται για να διοχετεύουν το υλικό μέσω ενός ή περισσοτέρων μηχανισμών εφαρμογής, γίνονται έτσι ώστε να έχουν ελάχιστο ρυθμό εκροής 1.35kg/sec. Οι "εφαρμοστές" θα

πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με βαλβίδες προσωρινής διακοπής της παροχής.

5.4.3. Το "Halon" πρέπει να εκτοξεύεται με ελάχιστους ρυθμούς παροχής 1,35kg/sec μέσω ενός ή περισσοτέρων "μηχανισμών εφαρμογής" εφοδιασμένων με βαλβίδα προσωρινής διακοπής. Πρέπει να σημειωθεί ότι απαιτείται ρυθμός παροχής 2kg/sec όταν πρέπει να αντιμετωπιστούν πυρκαγιές σε κινητήρες μεγάλων αεροσκαφών.

5.4.4. Ο σχεδιασμός των εγκαταστάσεων των συμπληρωματικών μέσων θα αποβλέπει στην βελτίωση των τρόπων εκτόξευσης των επιλεγέντων υλικών, προσφέροντας εναλλακτικούς τρόπους εκτόξευσης όπου απαιτείται.

5.5. Ο αφρός επιπέδου απόδοσης Α παράγεται από απορρυπαντικούς υδρογονάνθρακες, ενώ ο αφρός επιπέδου απόδοσης Β είναι συνθετικός ή πρωτεϊνικός ή ακόμα και συνδυασμός αυτών.

6. ΧΡΟΝΟΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

6.1. Ως χρόνος ανταπόκρισης ορίζεται το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την στιγμή που γίνεται η αρχική κλήση προς την Υπηρεσία Πυρασφάλειας και Διάσωσης, μέχρι τη στιγμή που το(τα) πρώτο(α) ανταποκριθέν(τα) όχημα(τα) βρίσκεται(ονται) στην περιοχή του συμβάντος, και αν απαιτείται, να είναι σε θέση να εκτοξεύσει(ουν) υγραφρό με ρυθμό παροχής τουλάχιστον κατά το 50% του ρυθμού που αναφέρεται στον πίνακα ΙΙ, ανάλογα με την κατηγορία του αεροδρομίου.

6.2. Ο αντικειμενικός σκοπός των Υπηρεσιών Πυρασφάλειας και Διάσωσης θα πρέπει να είναι η επίτευξη χρόνων ανταπόκρισης δύο (2) λεπτών σε οποιοδήποτε σημείο του(των) διαδρόμου(ων) και τριών (3) λεπτών σε οποιοδήποτε σημείο της περιοχής κίνησης αεροσκαφών.

6.3. Η περιοχή ανταπόκρισης εκτείνεται μέχρι τα άκρα των διαδρόμων και σε όλες τις άλλες περιοχές του αεροδρομίου όπου τα αεροσκάφη σταθμεύουν ή τροχοδρομούν αμέσως πριν ή μετά από κάθε πτήση τους που σύμφωνα με τους κανόνες της Αεροναυτιλίας, θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε αεροδρόμια που έχουν έγκριση λειτουργίας (licensing) από την ΥΠΑ.

6.4. Οδηγίες για τα μέτρα τα οποία βοηθούν στην επίτευξη και διατήρηση της υψηλής ικανότητας ανταπόκρισης δίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.

6.5. Για να επιτευχθεί ο επιχειρησιακός στόχος όσο το δυνατόν καλύτερα, ακόμα και σε λιγότερο ιδανικές συνθήκες ορατότητας , πιθανόν να χρειαστεί να δοθούν οδηγίες στα οχήματα πυρασφάλειας και διάσωσης (Βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β §1.1.7)

7. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

7.1. Τα κατασβεστικά μέσα και ο διασωστικός εξοπλισμός σε αεροδρόμια κατηγορίας 3-9 πρέπει να μεταφέρονται από αυτοκινούμενα πυροσβεστικά οχήματα τα οποία θα έχουν την μέγιστη δυνατότητα κίνησης σε όλες τις καιρικές συνθήκες και σε ανώμαλες επιφάνειες και να είναι ικανά να φθάνουν σε οποιαδήποτε περιοχή εντός των ορίων του αεροδρομίου. Τα πυροσβεστικά οχήματα θα πρέπει να εξυπηρετούν το προσωπικό πυρασφάλειας και διάσωσης, επίσης θα πρέπει να αναπτύσσεται στην περιοχή του συμβάντος και ικανός αριθμός οχημάτων για να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα κατασβεστικών μέσων με συνεχή και αδιάκοπτη παροχή, η οποία είναι κατάλληλη για την κατηγορία πυρασφαλείας του αεροδρομίου. Σε όλες τις περιπτώσεις ο θάλαμος οδήγησης των πυροσβεστικών οχημάτων θα πρέπει να έχει αρκετό χώρο για να διευκολύνει τις κινήσεις των πυροσβεστών προκειμένου να φορέσουν τις προστατευτικές στολές τους καθώς και τις αναπνευστικές συσκευές τους. Σε αεροδρόμια κατηγορίας 2 και κάτω επιτρέπονται μη αυτοκινούμενα πυροσβεστικά μέσα, τα οποία όμως πρέπει να συνδέονται με κατάλληλο ρυμουλκό όχημα, τουλάχιστον πέντε (5) λεπτά πριν την προσγείωση του πρώτου και μέχρι πέντε (5) λεπτά μετά την απογείωση κάθε αεροσκάφους στο αεροδρόμιο.

7.2. Τα οχήματα αφρού που είναι εξοπλισμένα με αυλούς οροφής, θα πρέπει να παράγουν υγραφρό ενώ ταυτόχρονα να μπορούν να κινηθούν με χαμηλή ταχύτητα (8-10km/h) και σε αεροδρόμια κατηγορίας 5-7 θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πυροσβεστικά οχήματα παραγωγής υγραφρού με αυλούς οροφής για να είναι δυνατή η προσβολή της φωτιάς από περισσότερα από ένα σημεία. Οι αυλοί αυτοί θα πρέπει να έχουν ένα αποτελεσματικό βεληνεκές, τουλάχιστον ίσο με το μήκος του μεγαλύτερου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί συνήθως το αεροδρόμιο, καθώς και την ικανότητα εκτόξευσης υγραφρού με "διασπαρμένη βολή" προκειμένου να καλυφθεί μεγάλη επιφάνεια. Σε αεροδρόμια κατηγορίας 8-9 πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον τρία πυροσβεστικά οχήματα παραγωγής υγραφρού τα οποία θα έχουν τις ανωτέρω προδιαγραφές.

Ο αναγκαίος αριθμός πυροσβεστικών και διασωστικών οχημάτων φαίνεται συγκεντρωτικά στον πίνακα 3.

Πίνακας 3: Ελάχιστος αριθμός Π.Ο. ανά κατηγορία αεροδρομίων

Κατηγορία Αεροδρομίου	Οχήματα
1	1*
2	1*
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3

* Μπορούν να χρησιμοποιηθούν και μη αυτοκινούμενα πυροσβεστικά μέσα, αντί των οχημάτων.

7.3. Στα αεροδρόμια που έχουν έγκριση για νυχτερινές πτήσεις τα πυροσβεστικά οχήματα θα πρέπει να φέρουν ειδικό εξοπλισμό φωτισμού, ώστε να παρέχουν ικανοποιητικό φωτισμό στην περιοχή του ατυχήματος. Οι προβολείς αλογόνου θεωρούνται κατάλληλοι για την περίπτωση αυτή. Ο φωτισμός θα μπορεί να παρέχεται και από ειδικές τροχήλατες γεννήτριες, αρκεί να εξασφαλίζεται η επάρκεια προσωπικού για την μεταφορά τους, στον χώρο του συμβάντος ή ατυχήματος έγκαιρα.

7.4. Οι αρχές του Αεροδρομίου θα πρέπει να προβλέψουν την ύπαρξη και εφεδρικών πυροσβεστικών οχημάτων έτσι ώστε να διατηρείται το κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών πυρασφάλειας όταν ορισμένα οχήματα του Πυροσβεστικού Σταθμού είναι παροδικώς μη διαθέσιμα, λόγω συντηρήσεως, ή για άλλους λόγους και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Τα μέσα αυτά θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Α.

7.5. Απαιτήσεις αυτοματισμού για τα οχήματα πυρασφάλειας και διάσωσης καθορίζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.

8. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΟΥ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΥΝ ΜΕ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΒΑΛΤΩΔΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΔΥΣΠΡΟΣΙΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

8.1. Σε αεροδρόμια όπου σημαντικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών γίνεται επάνω από νερό, βαλτώδεις περιοχές ή άλλο δυσπρόσιτο έδαφος, στην εγγύς περιοχή του αεροδρομίου και όπου τα συμβατικά πυροσβεστικά οχήματα δεν δύναται να ανταποκριθούν αποτελεσματικά, οι αρχές του αεροδρομίου θα πρέπει να έχουν φροντίσει για την εκπόνηση ειδικών διαδικασιών και να διαθέτουν εξοπλισμό για την αντιμετώπιση ατυχημάτων τα οποία μπορούν να συμβούν στις περιοχές αυτές. Τα μέσα αυτά δεν είναι απαραίτητο να εδρεύουν στο αεροδρόμιο ή να παρέχονται από αυτό, εάν μπορούν να διατεθούν από υπηρεσίες εκτός αεροδρομίου ως μέρος του Σχεδίου καταστάσεων ανάγκης (Emergency Plan) του αεροδρομίου. Σε όλες τις περιπτώσεις οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να καθορίζουν συγκεκριμένα εκ των προτέρων την περιοχή ανταπόκρισης στην οποία θα παρασχεθούν υπηρεσίες διασώσεως. Τα μέσα των αεροδρομίων, γενικώς, απαιτείται να καλύπτουν δύσκολες περιοχές εντός αποστάσεων έως και 1000 μέτρων από το πέρας των διαδρόμων.

8.2. Εάν σε παραθαλλάσια αεροδρόμια δεν εξασφαλίζεται η άμεση συνδρομή του λιμεναρχείου πρέπει αυτά να διαθέτουν διασωστικά - ταχύπλοα, προκειμένου να εκτελεσθεί η επιχείρηση διάσωσης από τους πυροσβέστες του αεροδρομίου, μέχρι τουλάχιστον να προστρέξει το λιμεναρχείο.

9. ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

9.1. Κατά την διάρκεια γνωστοποιημένου ωραρίου λειτουργίας του αεροδρομίου και κατά την διάρκεια κινήσεων αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροδρόμιο που έχει άδεια λειτουργίας (licensing) από την ΥΠΑ, ικανός αριθμός εκπαιδευμένου προσωπικού θα πρέπει να διατίθεται άμεσα για την επάνδρωση των πυροσβεστικών οχημάτων και τον χειρισμό του εξοπλισμού των ώστε να μπορούν να επιτύχουν τους αναγκαίους ρυθμούς παροχής κατασβεστικών υλικών, σύμφωνα με την κατηγορία πυρασφαλείας. Αυτό το εκπαιδευμένο προσωπικό θα πρέπει να διατίθεται κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται ότι θα επιτευχθούν οι ελάχιστοι χρόνοι ανταπόκρισης και η συνεχής, κατά περίπτωση κατηγορίας πυρασφαλείας του αεροδρομίου, παροχή των απαιτούμενων υλικών κατάσβεσης.

9.2. Ο ελάχιστος αριθμός πυροσβεστών ανά βάρδια που θα πρέπει να βρίσκονται στην περιοχή στάθμευσης των πυροσβεστικών οχημάτων, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση σε κλήση κατάστασης ανάγκης, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερος από τον οριζόμενο παρακάτω:

Κατηγορία Αεροδρομίου	Ελάχιστος αριθμός πυροσβεστών ανά βάρδια
1	1
2	2
3	2
4	2
5-9	Βλ. παρακάτω

9.3. Για αεροδρόμια κατηγορίας 5-9 η κλίμακα επάνδρωσης και ο ελάχιστος αριθμός του προσωπικού που απαιτείται για να επιτευχθεί τόσο ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης, όσο και η απαιτούμενη παροχή, θα εκτιμηθεί από τις αρχές του αεροδρομίου με σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ. Κατά τον καθορισμό του ελάχιστου αριθμού επάνδρωσης θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ο τύπος, η χωρητικότητα και η παροχή των πυροσβεστικών οχημάτων, ο αριθμός βαρδιών, έκτακτα καθήκοντα και άλλοι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τους χρόνους ανταπόκρισης.

9.4. Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι τύποι των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο και η απαίτηση σε προσωπικό που θα χειρίζεται πλευρικούς αυλούς, σκάλες και άλλο εξοπλισμό πυρασφάλειας και διάσωσης.

9.5. Το ωράριο λειτουργίας του αεροδρομίου πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού διότι, σε αντίθετη περίπτωση ή θα πρέπει να μειώνεται το ωράριο λειτουργίας ή να εκπίπτει, σε μικρότερη κατηγορία πυρασφάλειας, το αεροδρόμιο.

9.6. Όταν το προσωπικό πυρασφαλείας εμπλέκεται με έκτακτα καθήκοντα, θα πρέπει να μπορεί να επιτύχει το χρόνο ανταπόκρισης ανεξάρτητα από αυτά. Το προσωπικό αυτό δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε καθήκοντα ανεφοδιασμού Π.Ο. με καύσιμα όταν έχει ορισθεί πλήρωμα, λόγω του κινδύνου που υπάρχει να έρθει σε επαφή η προστατευτική ενδυμασία του πυροσβέστη με το καύσιμο.

9.7. Ο χειρισμός του κανονιού ενός πυροσβεστικού οχήματος από τον οδηγό του οχήματος επιτρέπεται μόνο εάν έχουν αναπτυχθεί και είναι σε λειτουργία οι πλευρικοί αυλοί του οχήματος και το όχημα είναι σταματημένο. Σε αντίθετη περίπτωση ο χειρισμός του κανονιού του πυροσβεστικού οχήματος πρέπει να γίνεται από άλλον πυροσβέστη και όχι από τον οδηγό του οχήματος.

10. ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

10.1. Θα πρέπει να δίνεται σημασία στις αντίξοες συνθήκες που έχει να αντιμετωπίσει το προσωπικό πυρασφάλειας όταν εκτελεί διαδικασίες πυρασφάλειας και διάσωσης. Το προσωπικό που επιλέγεται για τα καθήκοντα αυτά θα πρέπει να μην παρουσιάζει σωματική ανικανότητα η οποία θα επηρεάσει την απόδοσή του ή η οποία μπορεί να αυξηθεί από την άσκηση των καθηκόντων αυτών. Οι πυροσβέστες πρέπει να έχουν τουλάχιστον τον μέσο όρο σωματικής δύναμης και να μην έχουν σωματικές αναπηρίες οι οποίες μπορεί να μειώσουν τις φυσικές τους δυνάμεις κατά την διάρκεια της διάσωσης. Οποιεσδήποτε καταστάσεις που επηρεάζονται από καπνό, σκόνη, υψηλές θερμοκρασίες, αλλεργιογόνες ουσίες ή αέρια (π.χ. άσθμα) πρέπει να θεωρούνται μειονεκτήματα. Η ηλικία πρόσληψης να μην υπερβαίνει το 25ο έτος, για άνδρες και γυναίκες.

10.2. Ιατρικές εξετάσεις

10.2.1 Το προσωπικό το οποίο προσλαμβάνεται για καθήκοντα διάσωσης και πυρασφάλειας στις κατηγορίες 3-9, πρέπει να υποβληθεί σε μία αρχική ιατρική εξέταση πριν προσληφθεί και να υποβάλλεται σε περαιτέρω εξετάσεις κάθε πέντε χρόνια μέχρι την ηλικία των 40 ετών, εν συνεχεία κάθε 2 χρόνια μέχρι την ηλικία των 50 ετών και έκτοτε ετησίως. Οι ανωτέρω ιατρικές εξετάσεις θα διενεργούνται σε δημόσια νοσοκομεία.

Σημείωση: Το προσωπικό που είναι ηλικίας 60 ετών και

άνω δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται στα αεροδρόμια, για την παροχή πυρασφάλειας και διάσωσης σε αεροσκάφη.

10.2.2 Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στο θέμα της ανθεκτικότητας των πυροσβεστών. Μαζί με τις άλλες εξετάσεις, πρέπει να γίνεται μια δοκιμασία κοπώσεως, αν ο εξεταστής το κρίνει αναγκαίο.

10.2.3 Το προσωπικό δεν θα πρέπει να είναι υπέρβαρο. Ένα ανεκτό μέγιστο βάρος είναι το 20% επάνω από το ιδανικό βάρος. Εξαιρέσεις μπορούν να υπάρξουν για τα άτομα που έχουν βαρειά και μυώδη σωματική διάπλαση.

10.2.4 Η επικίνδυνη φύση της εργασίας καθιστά τους περισσότερους τύπους θεραπευτικής αγωγής μη συνιστώμενους. Π.χ. τα αντισταμινικά και τα ηρεμιστικά είναι δυνατόν να προκαλέσουν υπνηλία και καθυστέρηση στο χρόνο αντίδρασης. Οι πάσχοντες από καταρροή, οι οποίοι χρησιμοποιούν αντισταμινικά, θα πρέπει να θεωρούνται ότι δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους, για όσο διάστημα διαρκεί η θεραπεία τους.

10.2.5 Αντίγραφα των ιατρικών εξετάσεων μπορεί να ζητούνται από τον επιθεωρητή πυρασφάλειας της ΥΠΑ.

10.3. Ιατρικά πρότυπα

10.3.1 Τα άτομα που χρησιμοποιούνται για πυρασφάλεια και διάσωση πρέπει να έχουν τα κατωτέρω ιατρικά πρότυπα:

(α) Γενική φυσική κατάσταση

Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι καλής γενικής σωματικής διάπλασης, χωρίς φανερά ελαττώματα. Το ύψος τους δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1,65μέτρα. Πρέπει να είναι κατάλληλοι για οποιαδήποτε χειρονακτική εργασία, περιλαμβανομένης της ανύψωσης βάρους, αναρρίχησης, για όλα τα καθήκοντα πυρασφάλειας αλλά και για την χρήση αναπνευστικών συσκευών, όταν απαιτείται.

(β) Άνω άκρα

Μυϊκή δύναμη μέτρια, ικανοί να εκτελούν βαριά χειρονακτική εργασία. Οποιαδήποτε ανικανότητα πρέπει να είναι τόσο ελαφριά ώστε να μην επηρεάζει τον χειρισμό εργαλείων ή την εκτέλεση βαριάς χειρονακτικής εργασίας

(γ) Κίνηση

Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι ικανοί να τρέχουν, να ανεβαίνουν σε σκάλες, να πηδούν εμπόδια, να έρπουν και να εκτελούν όλα τα είδη χειρονακτικής εργασίας με συνθήκες που αναμένονται σε μία πυρκαγιά.

(δ) Ακοή

Είναι βασική απαίτηση να έχουν επαρκή ικανότητα ακοής υπό ανάλογες συνθήκες. Να ακούν γρήγορο ψίθυρο χωριστά από κάθε αυτί από 6μέτρα απόσταση. Σε περιπτώσεις αμφιβολίας συνιστάται μια δοκιμασία με ειδικό μηχάνημα μέτρησης ακοής.

(ε) Όραση

Τα κατωτέρω ελάχιστα πρέπει να εφαρμόζονται:

(i) Η οξύτητα όρασης από απόσταση δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο από 6/12 στον ένα οφθαλμό και 6/36 στον άλλο, με γυαλιά αν είναι αναγκαίο, και όχι λιγότερο από 6/18 και από τους δύο οφθαλμούς χωρίς κάποια ενίσχυση.

(ii) Όπου απαιτούνται γυαλιά οράσεως για να επιτευχθούν τα παραπάνω θα πρέπει αυτά να είναι τύπου ασφαλείας και εγκεκριμένα από την Υπηρεσία.

(iii) Η χρήση φακών επαφής δεν επιτρέπεται.

(iv) Η διάκριση χρωμάτων θα πρέπει να είναι φυσιολογική κατά το αρχικό test με πλάκες Ishihara. Εάν βρεθεί ελάττωμα κατά την διάρκεια της εξέτασης, θα πρέπει να γίνει περαιτέρω έλεγχος με χρήση ενός κατάλληλου φανού για να καταδειχθεί η ικανότητα διάκρισης των κυρίων χρωμάτων, κόκκινο, πράσινο και άσπρο.

(v) Ο πυροσβέστης απαιτείται να έχει δίπλωμα οδήγησης επαγγελματικό και θα πρέπει να εφαρμόζονται τα αναγκαία πρότυπα του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών.

(στ) Διανοητική ικανότητα

Κανονική. Ικανοί να εκτελέσουν όλα τα καθήκοντα.

(ζ) Συναισθηματική σταθερότητα

Οι πυροσβέστες θα πρέπει να είναι συναισθηματικά σταθεροί ώστε να μπορούν να αντεπεξέλθουν σε όλες τις δύσκολες συνθήκες της διάσωσης.

(η) Ψυχική υγεία

Οι πυροσβέστες δεν πρέπει να διακατέχονται από μανιοκαταθλιπτικές τάσεις και ιδιαίτερα να μην έχουν κλειστοφοβία.

10.3.2 Σωματικές δυσλειτουργίες

10.3.2.1 Οι παρακάτω παθήσεις καθιστούν ένα άτομο ακατάλληλο για επιχειρησιακά καθήκοντα πυρασφάλειας και διάσωσης.

(α) Ιστορικό επιληψίας, ενεργό γαστρικό ή έλκος του δωδεκαδακτύλου ή διανοητική αστάθεια.

(β) Ακοή σε κάθε αυτί λιγότερο από 6μέτρα για συνηθισμένη φωνή συνομιλίας ή οποιαδήποτε ένδειξη διαταραχής του λαβύρινθου.

*(γ) Φανερή διάτρηση σε ένα ή και τα δύο αυτιά, ωτίτιδα ή μεγάλη ρινική σήψης ή διάφραγμα. Για λόγους υγείας διάτρηση του ενός ή του άλλου τυμπάνου του αυτιού μπορεί να γίνει δεκτή, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει σοβαρή απώλεια ακοής ή χρονική μείωση αυτής.

*(δ) Κήλη ή υδροκήλη

*(ε) Σοβαρή φλεβίτιδα με αυξανόμενα συμπτώματα.

*(στ) Σοβαρή χρόνια δερματοπάθεια.

(ζ) Χρόνια βρογχίτιδα ή άσθμα ή οποιαδήποτε άλλη ασθένεια των πνευμόνων.

(η) Οργανική ασθένεια του καρδιοαγγειακού συστήματος.

(θ) Λευκουρία, εκτός αν φαίνεται ότι δεν είναι απλώς ορθοστατική με ένδειξη της φυσιολογικής νεφρικής λειτουργίας.

(ι) Πρόσωπα με σάκχαρο θα πρέπει φυσιολογικά να απορρίπτονται, αλλά εάν μπορούν να παρουσιάσουν αποδείξεις φυσιολογικού μεταβολισμού σακχάρεως (π.χ. από ένα νοσοκομείο, κλινική ή ειδικό ιατρό) μπορούν να γίνουν δεκτά.

(κ) Οποιοδήποτε είδος οργανικής νευρικής ανωμαλίας, ιστορικό ιλίγγου ή οποιαδήποτε κατάσταση η οποία θα επηρεάζει την αίσθηση ισορροπίας του υποψηφίου.

*(λ) Μεγάλη παχυσαρκία.

*(μ) Ορθοστατική υπόταση.

(Τα συμπτώματα που είναι με αστερίσκο μπορούν να γίνουν δεκτά αν μπορούν να εξαλειφθούν με φαρμακευτική θεραπεία.)

11. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

11.1. Γενικά

11.1.1. Όλο το προσωπικό που εμπλέκεται σε καθήκοντα πυρασφάλειας και διάσωσης θα πρέπει να υποβάλλεται σε κατάλληλη ειδική εκπαίδευση. Η επίτευξη των εκπαιδευτικών απαιτήσεων θα αναγνωρίζεται με την έκδοση ενός πιστοποιητικού καταλληλότητας. Στις κατηγορίες πυρασφάλειας 1 & 2 όλο το προσωπικό που είναι υπηρεσία πρέπει να έχει τα προσόντα του κατάλληλου επιπέδου εκπαίδευσης. Στις κατηγορίες 3-9 τουλάχι-

στον το 75% του προσωπικού που είναι υπηρεσία, περιλαμβανομένων και των αξιωματικών, πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι κατάλληλα. Όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης φαίνονται στην παρ. 11.2. Όλο το προσωπικό πρέπει να υποβάλλεται σε κατάλληλη εκπαίδευση Α' βοηθειών. Όπου απαιτείται, το προσωπικό πρέπει να κατέχει επαγγελματική άδεια οδήγησης Ε' κατηγορίας.

11.1.2. Στα αεροδρόμια κατηγορίας 1&2 η εκπαίδευση μπορεί να γίνεται και από ένα υπάλληλο του αεροδρομίου που είναι κάτοχος πτυχίου "Πυροσβέστη Αεροδρομίων", η από οποιονδήποτε άλλον, ο οποίος έχει πτυχίο "Επικεφαλή Πυροσβέστη Αεροδρομίου"

11.1.3. Όλο το προσωπικό που ασχολείται με καθήκοντα πυρασφάλειας και διάσωσης σε αεροδρόμια κατηγορίας 3-9 θα πρέπει να έχει περάσει εκπαίδευση στην Ειδική Σχολή Πυρασφάλειας και Διάσωσης Αεροσκαφών (Ε.Σ.ΠΥ.ΔΙ.Α.) της ΥΠΑ. Τα παρουσιαζόμενα άτομα στην Σχολή θα πρέπει να έχουν υποβληθεί στις εξετάσεις και να έχουν βρεθεί κατάλληλα σύμφωνα με την παρ.10 παραπάνω.

11.1.4. Τα πιστοποιητικά ικανότητας, που θα εκδίδονται από την ΣΠΟΑ θα ισχύουν ως κατωτέρω:

(α) Πυροσβέστης Αεροδρομίων, με ισχύ5 έτη

(β) Επικεφαλής Πυροσβέστης Αεροδρομίου, με ισχύ 5 έτη

(γ) Υπεύθυνος Πυρασφάλειας Αεροδρομίου, με ισχύ 3 έτη

11.1.5. Τα πιστοποιητικά ικανότητας θα ανανεώνονται με εξετάσεις μετά από περαιτέρω εκπαίδευση στην Ε.Σ.ΠΥ.ΔΙ.Α. (ΣΠΟΑ).

11.2 Τοπική εκπαίδευση στο αεροδρόμιο

11.2.1. Επί πλέον της εκπαίδευσης στην Ε.Σ.ΠΥ.ΔΙ.Α. (ΣΠΟΑ), θα πρέπει το προσωπικό να υποστεί εκπαίδευση στο αεροδρόμιό στο οποίο υπηρετεί, ώστε να εξασφαλιστεί η σωστή χρήση των μέσων και του εξοπλισμού που διαθέτει αυτό. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα επικίνδυνα χημικά, κινδύνους από ραδιενέργεια και διαδικασίες απολύμανσης όπου απαιτείται. Η εξοικείωση με τα αεροσκάφη πρέπει να αποτελεί ιδιαίτερο τμήμα της τοπικής εκπαίδευσης, μέθοδοι λειτουργίας των θυρών, μετακίνηση καθισμάτων και εντοπισμός και τύπος των συστημάτων διαφυγής (τσουλήθρες), είναι τα πιο σοβαρά θέματα της εκπαίδευσης αυτής. Θα πρέπει να κρατούνται εγγραφές, σε προσωπική βάση, όλων των πρακτικών και τεχνικών εκπαιδεύσεων από τον εκπαιδευτή.

11.2.2. Οδηγίες για την σύνθεση των προγραμμάτων εκπαίδευσης και την διεξαγωγή αυτής μπορούν να παρέχονται από το Τμήμα Πυρασφάλειας και Εξοπλισμού Αεροδρομίων της Διεύθυνσης Αερολιμένων.

11.3. Κάθε αεροδρόμιο πρέπει να διαθέτει το δικό του πεδίο ασκήσεων (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ) προκειμένου οι πυροσβέστες να κάνουν εκπαίδευση στο αεροδρόμιό τους.

11.4. Εκπαίδευση στις αναπνευστικές συσκευές.

11.4.1. Στις κατηγορίες πυρασφαλείας 3-9 όλο το προσωπικό απαιτείται να έχει εκπαιδευτεί και να είναι ικανό στην χρήση αναπνευστικών συσκευών. Επαρκής προσοχή πρέπει να δοθεί ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι φέροντες αναπνευστικές συσκευές εκπαιδεύονται πρακτικά σε περιβάλλον που θα εξομοιώνει τις συνθήκες που θα αντιμετωπίσουν κατά την διάρκεια κατάσβεσης πυρκαγιάς στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό της ατράκτου του αεροσκάφους. Όλοι οι φέροντες αναπνευστικές συσκευές θα πρέπει να εκπαιδευτούν τόσο σε υψηλές θερμοκρασίες όσο και σε συνθήκες καπνού, όχι λιγότερο από μία φορά σε μία περίοδο έξι (6) μηνών. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να είναι υπό την επίβλεψη ενός ατόμου με τα προσόντα του εκπαιδευτή αναπνευστικών συσκευών.

11.5. Διαγράμματα αεροσκαφών με στοιχεία για κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

11.5.1. Τα διαγράμματα αεροσκαφών για τις καταστάσεις ανάγκης τα οποία δείχνουν τις κανονικές και τις θύρες κινδύνου, εντοπισμό σημείων διαφυγής και του εξοπλισμού ανάγκης, πρέπει να παρέχονται από τον εκμεταλλευόμενο το αεροσκάφος και αποτελεί φροντίδα του υπεύθυνου πυρασφάλειας του αεροδρομίου. Είναι απαραίτητη η προμήθεια αυτών των διαγραμμάτων, δεδομένου ότι περιλαμβάνουν διαφοροποιήσεις από τις βασικές προδιαγραφές οι οποίες πιθανόν έχουν καθιερωθεί από διάφορες εταιρείες.

11.5.2. Ένα περαιτέρω βοήθημα, υπό τον τίτλο "Πληροφοριακό Δελτίο Αεροσκάφους", αναφερόμενο στους τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο, μπορεί επίσης να γίνει τοπικά στο κάθε αεροδρόμιο. Αυτό θα είναι σε μικρό εύχρηστο μέγεθος και μπορεί να τοποθετηθεί στο ντουλαπάκι του κάθε πυροσβεστικού οχήματος. Οι πληροφορίες που θα μπορούσε να περιλαμβάνει είναι:

(α) θέση και μέθοδος λειτουργίας των θυρών και των εξόδων κινδύνου,

(β) ύψος κατωφλίου θύρας,

(γ) μήκος ατράκτου και εκπέτασμα πτερύγων,

(δ) τύπος καυσίμου, χωρητικότητα καυσίμου, τύπος και θέση δεξαμενών καυσίμου,

(ε) τύπος κινητήρων και λεπτομέρειες για τις θυρίδες πρόσβασης κατάσβεσης (fire access panels),

(στ) διαρρύθμιση καθισμάτων.

12. ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

12.1. Η σύνθεση του διασωστικού εξοπλισμού καθορίζεται από τον πίνακα 3.

Πίνακας 3: Ελάχιστες ποσότητες διασωστικού εξοπλισμού

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ			
	1-2	3-5	6-7	8-9
Ρυθμιζόμενο κοχλιοστρόφιο	1	1	1	1
Μεγάλο διασωστικό τσεκούρι		1	1	1
Μικρό διασωστικό τσεκούρι όχι Σφηνοειδές αεροπορικού τύπου	1	2	4	4
Κόπτης μπουλονιών 61cm	1	1	1	1
Ραμφωτή ράβδος 95cm	1	1	1	1
Ραμφωτή ράβδος 1,65cm			1	1
Κοπίδι αποκοπής εν ψυχρώ 2,5cm		1	1	1
Φακοί	2	3	4	8
Σφυρί 1,8kg		1	1	1
Σφυρί 6,35kg			1	1
Γάντζος με αρπάγη	1	1	1	1
Πριόνι βαρέως τύπου με εφεδρικές λάμες	1	1	1	1
Αντιπυρική κουβέρτα	1	1	1	1
Σκάλα αναπτυσσόμενη 5,5m	1	2	2	3
Σκάλα αναπτυσσόμενη 10,5m			1*	1*
Σχοινί αναρρίχησης 50mmx15m	1	1	1	1
Σχοινί αναρρίχησης 50mmx30m			1	1
Τανάλια-πλαγιοκόφτης 17,8cm	1	1	1	1
Τανάλια 25cm	1	1	1	1
Σετ κατσαβίδια	1	1	1	1
Ψαλίδι κοπής μετάλλων	1	1	1	1

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ			
	1-2	3-5	6-7	8-9
Τσοκς ύψους 15cm			1	1
Μηχανικό πριόνι με δύο λάμες ή πλήρες κοπίδι με εφεδρική φιάλη, κοπίδι και ελατήριο στήριξης	1	1	1	2
Κοπτικό εργαλείο ζώνης επιβατών	1	4	6	8
Αντιπυρικά γάντια (ζευγάρια)	2	3	6	8
Πλήρες σετ αναπνευστικών συσκευών με φιάλες αέρα		3	7	8
Εφεδρικές φιάλες αέρος		3	7	8
Υδραυλικό ή πνευματικό εργαλείο βίαιης παρέμβασης		1	1	1
Κυτίο πρώτων βοηθειών	1	1	2	3

*Είναι προτιμότερο να υπάρχει υδραυλική πλατφόρμα ανυψώσεως.

12.2. Προστατευτικός αναπνευστικός εξοπλισμός, για επιχειρήσεις διάσωσης και πυροπροστασίας αεροσκαφών.

12.2.1. Η εμπειρία έχει αποδείξει την ανάγκη προστασίας της αναπνοής τόσο έξω από το αεροσκάφος όσο και για το προσωπικό που θα εισέλθει στο αεροσκάφος κατά την διάρκεια διασωστικών και πυροσβεστικών επιχειρήσεων. Στα αεροδρόμια κατηγορίας 3-9 αναπνευστικές συσκευές με τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας και εφεδρική φιάλη αέρα για κάθε συσκευή πρέπει να είναι διαθέσιμες σύμφωνα με τον πίνακα 3. Ο εξοπλισμός και οι εφεδρικές πλήρεις φιάλες πρέπει να μεταφέρονται από ένα ή περισσότερα οχήματα που εμπλέκονται στο συμβάν.

12.2.2. Η αποστολή της αναπνευστικής συσκευής είναι να παρέχει σ' αυτόν που την φοράει την δυνατότητα να εργάζεται σε ατμοσφαιρικό περιβάλλον επικίνδυνο για την ζωή του. Η προστασία της αναπνοής επιτυγχάνεται με αυτόνομη συσκευή με την οποία ο φέρων μπορεί να εισέρχεται με ασφάλεια σε επιβαρημένες ατμοσφαιρικά περιοχές (καπνό, υψηλές θερμοκρασίες) και να εργάζεται σε αυτές. Ο συνηθέστερος συνιστώμενος τύπος συσκευής είναι αυτή του πεπιεσμένου αέρα (θετική πίεση). Κάθε συσκευή πρέπει να συνοδεύεται από μονάδα κινδύνου, αδιάβροχο ταμπελάκι για αναγραφή πληροφοριών πίεσης φιάλης, πλήρη μάσκα με προσωπική γραμμή και φακό ασφαλείας. Τέλος πρέπει να υπάρχει κατάλληλος πίνακας ελέγχου για αναγραφή πληροφοριών σχετικών με τις ομάδες διάσωσης που φορούν αναπνευστικές συσκευές σε ένα συμβάν.

12.2.3. Γενικές οδηγίες περί των αναπνευστικών συσκευών και της χρήσης τους υπάρχουν στα εγχειρίδια χρήσης που συνοδεύουν τις συσκευές.

12.2.4. Είναι απαραίτητο οι χρήστες αναπνευστικής συσκευής να έχουν πλήρη γνώση των δυνατοτήτων της, καθώς και της χωρητικότητας αυτής σε αέρα.

13. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

13.1. Το προσωπικό πυρασφάλειας και διάσωσης πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλες στολές προστασίας για όλες τις φάσεις των ενεργειών του, ώστε οι τελευταίες να του παρέχουν προστασία από την ακτινοβολούμενη θερμότητα ενώ ταυτοχρόνως να μην επηρεάζουν την κινητικότητα και ευελιξία του. Επιπλέον ο επικεφαλής πρέπει σε όλη την διάρκεια της εμπλοκής του στο συμβάν να φοράει ένα διακριτικό γιλέκο μεγάλης ευκρίνειας ή κάποια άλλα διακριτικά γνωρίσματα. Φανοί χειρός και κατάλληλος φορητός εξοπλισμός φωτισμού πρέπει να υπάρχει στα αεροδρόμια που λειτουργούν νύκτα.

13.2. Στολή προστασίας για επιχειρήσεις πυρόσβεσης και διάσωσης αεροσκαφών.

13.2.1. Όλο το προσωπικό πυρόσβεσης και διάσωσης πρέπει να έχει κράνος με προστατευτική οθόνη οράσεως, αντιπυρικό χιτώνιο, παντελόνι, γάντια, μπότες. Στα αεροδρόμια κατηγοριών 1 & 2 αντί του αντιπυρικού χιτωνίου και μποτών είναι δυνατή η χρήση άλλου ρουχισμού ασφαλείας με αντίσταση στη φωτιά, πάντα όμως με την συμβουλή του τμήματος Πυρασφάλειας και Εξοπλισμού Αεροδρομίων της ΥΠΑ.

13.3. Στολή προστασίας για ειδικούς κινδύνους.

13.3.1. Στα αεροδρόμια, όταν διακινούνται επικίνδυνα φορτία πρέπει να γνωστοποιείται στο προσωπικό πυρόσβεσης και διάσωσης ώστε οι πυροσβέστες να φορούν τις κατάλληλες στολές προστασίας, οι οποίες θα περιλαμβάνουν όποτε κρίνεται αναγκαίο και αναπνευστική συσκευή, προκειμένου οι πυροσβέστες να επεμβαίνουν με ασφάλεια σε οποιοδήποτε συμβάν. Η ύπαρξη τέτοιων κατάλληλων στολών, στα αεροδρόμια αυτά, είναι απαραίτητη. Στα επικίνδυνα φορτία περιλαμβάνονται τα επικίνδυνα χημικά και τα ραδιενεργά υλικά.

14. ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

14.1. Οι ραδιοεπικοινωνίες είναι βασικές για την μετάδοση και ακρίβεια των κλήσεων σε ανταπόκριση κατάστασης ανάγκης και για τον έλεγχο και συντονισμό όλων των ενεργειών πυρασφάλειας και διάσωσης. Σε όλα τα αεροδρόμια που έχουν επικοινωνίες αέρα / εδάφους, πρέπει όλα τα πυροσβεστικά και διασωστικά οχήματα να διαθέτουν συσκευές ασυρμάτων ή ραδιοτηλεφώνων.

14.2. Όπου υπάρχουν περισσότερα από ένα μέσα πυρασφάλειας αεροδρομίου τότε απαιτείται να υπάρχει ασύρματη αμφίπλευρη επικοινωνία μεταξύ αυτών σε ξεχωριστή συχνότητα από αυτή του πύργου ελέγχου.

14.3. Ο παρεχόμενος εξοπλισμός επικοινωνίας στα μέσα πυρασφάλειας μπορεί να είναι τύπου σταθερών ή φορητών και θα πρέπει να έχει αποτελεσματική εμβέλεια ώστε να εξασφαλίζεται η επικοινωνία εντός του αεροδρομίου, όπου οι επιχειρησιακές διαδικασίες πυρασφάλειας και διάσωσης περιλαμβάνουν υποχρεωτική ανταπόκριση. Εκτός αεροδρομίου, η εμβέλεια του εξοπλισμού επικοινωνιών θα πρέπει να είναι σε ακτίνα τουλάχιστον 8km από το αεροδρόμιο.

14.4. Όπου η διάθεση του προσωπικού και των μέσων σε καθήκοντα εκτός πυρασφάλειας περιλαμβάνει είσοδο σε κτίρια, αεροσκάφη ή εγκαταστάσεις αεροδρομίου, πρόσθετος φορητός εξοπλισμός είναι δυνατόν να απαιτείται για την εξασφάλιση ότι η ικανότητα ανταπόκρισης διατηρείται. Ο φορητός αυτός επικοινωνιακός εξοπλισμός συνίσταται να φέρεται στην στολή εισόδου των πυροσβεστών.

14.5. Στα αεροδρόμια κατηγορίας 5-9 πρέπει να υπάρχουν ασύρματοι ώστε να είναι αδιάκοπη η επικοινωνία του αρχηγού πυρασφαλείας με τις αρχές του αεροδρομίου αλλά και με τις τοπικές αρχές.

15. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

15.1. Όλα τα οχήματα και ο εξοπλισμός θα πρέπει να διατηρείται σε άριστη επιχειρησιακή κατάσταση ώστε να

εξασφαλίζεται η διάθεσή τους καθώς και η αποτελεσματική τους χρήση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

15.2. Τα εγχειρίδια που συνοδεύουν τα πυροσβεστικά οχήματα και τον λοιπό πυροσβεστικό εξοπλισμό καθορίζουν την συχνότητα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών που πρέπει να γίνονται σε αυτά. Όταν όμως ο εξοπλισμός χρησιμοποιείται εκτεταμένα η συχνότητα των επιθεωρήσεων και δοκιμών πρέπει να αυξηθεί. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις εκδιδόμενες οδηγίες από τον κατασκευαστή όσον αφορά την συντήρηση και επιθεώρηση του εξοπλισμού.

16. ΕΝΤΟΛΕΣ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

16.1. Οι εντολές ενεργοποίησης σε καταστάσεις ανάγκης, οι οποίες αποτελούν μέρος του Σχεδίου Εκτάκτων Αναγκών του αεροδρομίου, πρέπει να περιέχουν σχέδια για την ενεργοποίηση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου, την ειδοποίηση άλλων φορέων ή τμημάτων του αεροδρομίου και την ενεργοποίηση των εκτός του αεροδρομίου εγκατεστημένων Υπηρεσιών κατάστασης ανάγκης. Οι εντολές αυτές πρέπει να έχουν λεπτομέρειες για όλες τις καταστάσεις ανάγκης στις οποίες η υπηρεσία πυρασφάλειας και διάσωσης πιθανόν να εμπλακεί, περιλαμβανομένων όπου είναι αναγκαίο, και ενεργοποίηση Υπηρεσιών εκτός αεροδρομίου πχ, λιμενικό, ειδικούς επί χημικών και ραδιενεργών υλικών κλπ.

16.2. Στα αεροδρόμια κατηγορίας πυρασφαλείας 3-9 το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης θα υποβάλλεται σε έλεγχο κυρίως, με την πρόβλεψη διεξαγωγής:

(α) Μίας πλήρους κλίμακας άσκησης κατάστασης ανάγκης σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα δύο χρόνια.

(β) Ασκήσεων μερικής κλίμακας στο ενδιάμεσο έτος προς εξασφάλιση ότι οποιεσδήποτε αδυναμίες που διαπιστώνονται κατά την άσκηση κατάστασης ανάγκης ευρείας κλίμακας έχουν αναθεωρηθεί ή διορθωθεί.

16.2.1. Πιθανόν να μην είναι απαραίτητο για ένα αεροδρόμιο να εκτελέσει άσκηση κατάστασης ανάγκης σε πλήρη κλίμακα, όταν κατά την διάρκεια του χρονικού διαστήματος των δύο ετών συνέβη μεγάλο συμβάν στο οποίο έλαβαν μέρος όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς.

16.2.2. Εν τούτοις απαιτείται να διεξαχθεί μία άσκηση όσον το δυνατόν ενωρίτερα και γενικά εντός (12) δώδεκα μηνών για να εξασφαλισθεί ότι οποιεσδήποτε αδυναμίες που ευρέθησαν κατά την διάρκεια του μεγάλου συμβάντος έχουν διορθωθεί.

16.2.3. Ο σκοπός της άσκησης ευρείας κλίμακας είναι η εξασφάλιση επάρκειας του σχεδίου να αντιμετωπίσει διάφορους τύπους καταστάσεων ανάγκης. Σε αυτή την άσκηση θα πρέπει να προσκαλούνται για συμμετοχή όλες οι εκτός του αεροδρομίου εγκατεστημένες υπηρεσίες κατάστασης ανάγκης καθώς και οι βοηθητικές μονάδες. Όπου τα αεροδρόμια είναι εγκεκριμένα για νυχτερινές πτήσεις, εναλλακτικές ασκήσεις πλήρους κλίμακας πρέπει να γίνονται κατά την διάρκεια της νύχτας.

16.2.4. Ο σκοπός της μερικής άσκησης είναι η εξασφάλιση της επάρκειας ανταπόκρισης των μεμονωμένων συμμετεχουσών Υπηρεσιών και των στοιχείων του σχεδίου, όπως το σύστημα επικοινωνιών ή η διακομιδή θυμάτων. Όπου τα αεροδρόμια είναι εγκεκριμένα για νυχτερινή χρήση ή όπου η υποστήριξη που περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Εκτάκτων Αναγκών του αερολιμένα ποικίλει ανάλογα με την ημέρα ή την ώρα, η διεξαγωγή της άσκησης θα πρέπει να διαφέρει έτσι ώστε όλες οι κατά αυτόν τον τρόπο παρουσιαζόμενες συνθήκες να δοκιμάζονται σε συγκεκριμένη περίοδο.

16.3. Οδηγίες για τον σκοπό, την έκδοση του και την διανομή του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης περιέχονται στη ΜΟΔ 97.

16.4. Σε αεροδρόμια κατηγορίας 3-9 οι επιθεωρητές πυρασφαλείας της ΥΠΑ πριν δοθεί η έγκριση λειτουργίας του αεροδρομίου, θα πρέπει να διαπιστώνουν επιτόπια ότι οι υπηρεσίες κατάστασης ανάγκης εκτός του αεροδρομίου είναι εξοικειωμένες με τις σχετικές διαδικασίες και την τοπογραφία του αεροδρομίου, διενεργώντας μία άσκηση ευρείας κλίμακας η οποία θα περιλαμβάνει τις ανωτέρω υπηρεσίες.

16.5. Σε αεροδρόμια χαμηλότερης κατηγορίας οι επιθεωρητές πυρασφαλείας της ΥΠΑ πριν δοθεί η έγκριση λειτουργίας του αεροδρομίου, θα πρέπει να διαπιστώνουν επιτόπια ότι οι υπηρεσίες κατάστασης ανάγκης εκτός του αεροδρομίου είναι εξοικειωμένες με τις σχετικές διαδικασίες και την τοπογραφία του αεροδρομίου, διενεργώντας μία άσκηση επί χάρτου. ευρείας κλίμακας η οποία θα περιλαμβάνει τις ανωτέρω υπηρεσίες.

17. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

17.1. Οι ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ πυροσβεστικές μονάδες στα εγκεκριμένα αεροδρόμια κάνοντας μία τακτική επιθεώρηση το χρόνο και έκτακτες ή απροειδοποίητες εφόσον κρίνεται αναγκαίο από την Υπηρεσία.

17.2. Οι ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ της ΥΠΑ θα πρέπει να είναι βέβαιοι ότι η πυροσβεστική μονάδα λειτουργεί αποτελεσματικά και ότι ο αερολιμένας έχει κάνει πλήρη εφαρμογή των επιχειρησιακών απαιτήσεων και ότι οι αναγκαίες διαδικασίες και πρακτικές έχουν υιοθετηθεί. Ο επιθεωρητής μπορεί να ζητήσει από τον Αερολιμενάρχη να εκτελεστεί μία άσκηση πλήρους κλίμακας για την διαπίστωση της αποτελεσματικότητας οποιονδήποτε στοιχείων των διαδικασιών και διευθετήσεων που αφορούν καταστάσεις ανάγκης. Όταν τούτο ζητείται, οι επιχειρησιακές συνθήκες (όπως ταυτόχρονη αεροπορική κίνηση, καιρικές συνθήκες κλπ) θα λαμβάνονται υπόψη.

17.3. Οι ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ της ΥΠΑ θα πρέπει να εξετάζουν και τα στοιχεία όσον αφορά τα προσόντα του προσωπικού που χρησιμοποιείται σε καθήκοντα πυρασφάλειας και διάσωσης αεροσκαφών, περιλαμβανομένων των κατάλληλων πιστοποιητικών ικανότητας και υγείας. Θα μπορούν επίσης να εξετάζουν τους φακέλους της τοπικής εκπαίδευσης και τα αποδεικτικά των ασκήσεων, περιλαμβανομένων εκείνων που γίνονται με άλλες υπηρεσίες κατάστασης ανάγκης. Τα στοιχεία των επιθεωρήσεων, οι δοκιμές και η συντήρηση όλου του εξοπλισμού και των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από την πυροσβεστική μονάδα, θα πρέπει να είναι διαθέσιμα προς εξέταση.

17.4. Οι ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΑ θα καταγράφουν και θα αξιολογούν τα δεδομένα των επιθεωρήσεων και των πιθανών ασκήσεων που θα διενεργούνται παρουσία των, σε ειδική CHECK-LIST που καθιερώνεται (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η') στο εξής. Όλα τα ανωτέρω θα προωθούνται στις καθ' ύλην αρμόδιες Διευθύνσεις της ΥΠΑ και στον Αερολιμένα, προς επίλυσή των εφόσον χρειάζεται. Η επίλυσή των, θα γίνεται εντός καθορισμένου χρόνου ανάλογα με την βαρύτητα του θέματος που προκύπτει. Ο προβλεπόμενος χρόνος αποκατάστασης θα είναι κοινής

αποδοχής των ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ - ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗ -ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ - ΑΛΛΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΚΤΟΣ ΥΠΑ αν παρίσταται ανάγκη. Υπεύθυνος παρακολούθησης του χρόνου αποκατάστασης καθίσταται ο Αερολιμενάρχης του κατά περίπτωση επιθεωρούμενου αεροδρομίου.

18. ΣΥΝΤΑΞΗ - ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κάθε αεροδρόμιο υποχρεούται να συντάξει σχέδιο πυρασφάλειας (FIRE PLAN) σύμφωνα με τη ΜΟΔ 47 Δ3/Γ/Έκδοση Β/25-8-92 το οποίο θα υποβάλλεται στην Δ3/Γ για ενημέρωση.

19. ΤΗΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

19.1. Ο παραπάνω κανονισμός πυρασφάλειας πρέπει να τηρείται αυστηρά, από όλα τα αεροδρόμια της χώρας που δέχονται πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών.

19.2. Για τα αεροδρόμια που λειτουργούν κατά την ημερομηνία έγκρισης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, δίνεται τριετής περίοδος προσαρμογής των, στις διατάξεις του.

19.3. Για κάθε αεροδρόμιο που θα λειτουργήσει μετά την έγκριση εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, οι διατάξεις του, αποτελούν προϋποθέσεις για έκδοση άδειας λειτουργίας του."

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Τα Πυροσβεστικά Οχήματα πρέπει να είναι ικανά να μεταφέρουν το πλήρες φορτίο τους με τις μέγιστες προϋποθέσεις έλξεως και κίνησης πάνω και έξω από διαμορφωμένες επιφάνειες, σε όλες τις καιρικές συνθήκες και να έχουν την ικανότητα να λειτουργούν επί παντός εδάφους μέσα ή γύρω από το αεροδρόμιο με ταχύτητες 24km/h.

1. ΚΥΡΙΑ Π.Ο. ΑΦΡΟΥ

1.1. Με το πλήρες επιχειρησιακό βάρος τους πάνω σε επίπεδη, στεγνή και διαμορφωμένη επιφάνεια τα κύρια πυροσβεστικά οχήματα (Π.Ο.) αφρού πρέπει να έχουν τα ακόλουθα ελάχιστα χαρακτηριστικά:

1.1.1. Επιτάχυνση: 80km/h σε 40 δευτερόλεπτα, με κανονική θερμοκρασία λειτουργίας κινητήρα.

1.1.2. Ανώτατη ταχύτητα: τουλάχιστον 100km/h.

1.1.3. Ικανότητα μετάδοσης κίνησης σε όλους τους τροχούς.

1.1.4. Μετάδοση κίνησης μέσω αυτόματου ή ημιαυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων.

1.2. Ανοχή διέλευσης

1.2.1. Η εδαφική ανοχή πρέπει να είναι τέτοια που να επιτρέπει πλήρη κίνηση σε εκτός δρόμου συνθήκες. Η ελάχιστη αποδεκτή ανοχή διέλευσης και οι γωνίες απελευθέρωσης εμποδίων είναι:

Γωνία προσέγγισης 30ο
Γωνία αναχώρησης 30ο
Ανοχή κάτω από το πλαίσιο 35 εκατοστά του μέτρου (απόσταση επιφάνειας εδάφους - κατώτερου μέρους chassis).

1.3. Βάρος

1.3.1. Το πλήρες επιχειρησιακό βάρος των Π.Ο. δεν πρέπει να ξεπερνά το καθορισμένο από τον κατασκευαστή των αξόνων του πλαισίου επιτρεπόμενο φορτίο για κίνηση σε ανώμαλες επιφάνειες.

1.3.2. Το κέντρο βάρους του οχήματος πρέπει να διατηρείται όσον το δυνατόν πιο χαμηλά και με το πλήρες επιχειρησιακό βάρος του το όχημα πρέπει να περνά με επιτυχία δοκιμή στατικής ανατροπής πάνω σε μία πλατφόρμα με δεξιά-αριστερή πλευρική κλίση όχι λιγότερη των 28ο και με αντίστοιχη κλίση του πλαισίου του όχι περισσότερο των 33ο.

1.4. Με εξαίρεση των μέσων που διαθέτουν συμπιεσμένο ή προαναμεμειγμένο κατασβεστικό υλικό, η ποσότητα του αφρού που μεταφέρει ένα όχημα πρέπει να είναι η αναλογούσα για να ανταποκρίνεται σε δύο τουλάχιστον πλήρη γεμίσματα της δεξαμενής νερού (δηλ 200% επιπλέον αφρό).

1.5. Ο αυλός οροφής, πρέπει να παράγει αεραφρό και να έχει βεληνεκές κατάλληλο για να καλύπτει το μακρύτερο αεροσκάφος που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην δυνατότητα τόσο υψηλής όσο και χαμηλής παροχής για τους μεγαλύτερους αυλούς οροφής.

1.6. Πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα χειρισμού του αυλού οροφής από τον οδηγό ή τον χειριστή αυλού (ελάχιστη κίνηση αυλού 60ο αριστερά-δεξιά από τον κεντρικό άξονα, 30ο ως προς τον οριζόντιο άξονα και ικανότητα να εκτοξεύει αεραφρό ακόμα και σε απόσταση 12m μπροστά από το όχημα) με τον περιορισμό όμως ότι τον ρόλο του χειριστή αυλού μπορεί να αναλαμβάνει ο οδηγός του οχήματος μόνον όταν είναι ανεπτυγμένοι και χρησιμοποιούνται οι πλευρικοί αυλοί του οχήματος.

1.7. Να υπάρχει δυνατότητα πυροπροστασίας του κάτω μέρους του οχήματος αλλά οποιοδήποτε κατασβεστικό που θα χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό πρέπει να είναι επιπλέον της ελάχιστης απαιτούμενης για την κατηγορία του αεροδρομίου ποσότητας κατασβεστικού υλικού.

1.8. Τροχοί και ελαστικά

1.8.1. Κάθε ελαστικό πρέπει να έχει ικανότητα αντοχής σε φόρτιση τουλάχιστον ίση με το μεικτό βάρος που ασκείται σε κάθε τροχό από πλήρες φορτωμένο όχημα, όταν η πίεση στο ελαστικό είναι η ελαχίστη.

1.8.2. Τα ελαστικά όλων των τροχών θα πρέπει να είναι ίδιου μεγέθους ώστε να μπορούν να διασταυρωθούν μεταξύ τους. Διπλοί πίσω τροχοί δεν είναι αποδεκτοί.

1.8.3. Η επίστρωση των ελαστικών θα πρέπει να είναι η κατάλληλη ώστε να έχει την δυνατότητα το πυροσβεστικό όχημα να κινείται με άνεση πάνω από όλα τα είδη εδάφους που υπάρχουν στο αεροδρόμιο.

1.8.4. Οι πιέσεις των ελαστικών πρέπει να αναγράφονται ευανάγνωστα στην πλευρά του οχήματος και πρέπει να είναι οι ελάχιστες δυνατές που συστήνονται από τον κατασκευαστή των ελαστικών σε σχέση με το φορτίο και την ταχύτητα.

1.9. Φωτισμός

1.9.1. Τα Π.Ο. πρέπει να διαθέτουν φωτισμό κατάλληλο για την κίνησή του τη νύχτα, αναλάμποντα φωτισμό και ειδικό φωτισμό κατάλληλο να φωτίζει τον περιβάλλοντα σε αυτά χώρο για την διεξαγωγή επιχειρήσεων την νύχτα.

2. ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΑΧΕΙΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ (RIV)

2.1. Η κύρια αποστολή των RIV είναι να φθάσουν στο σημείο του ατυχήματος γρήγορα, μεταφέροντας προσωπικό ικανό να παράσχει διασωστική βοήθεια και αποτελεσματική καταστολή της πυρκαγιάς μέχρις ότου φθάσουν τα κύρια πυροσβεστικά οχήματα. Τα οχήματα πρέπει να είναι κατάλληλα να κινούνται σε ιδιόμορφα εδάφη όπου για τα κύρια πυροσβεστικά οχήματα η κίνηση πιθανόν να είναι αργή ή δύσκολη.

2.2. Ο σχεδιασμός του οχήματος πρέπει να συνδυάζει ταχύτητα, επιτάχυνση, ικανότητες κίνησης σε έδαφος μικρής αντίστασης (σαθρό έδαφος), έλξεως, ελιγμών σε όσο το δυνατόν υψηλότερο βαθμό λαμβάνοντας υπόψη ότι τα χαρακτηριστικά αυτά δεν είναι απαραίτητα και συνδυαζόμενα. Η ταχύτητα και επιτάχυνση των οχημάτων είναι κύριας προτεραιότητας για τα περισσότερα αεροδρόμια.

2.3. Το όχημα πρέπει να διαθέτει ικανοποιητική ποσότητα κύριου πυροσβεστικού υλικού ανάλογα με την κατηγορία του αεροδρομίου. Το όχημα πρέπει να διαθέτει και ποσότητα συμπληρωματικού κατασβεστικού υλικού.

2.4. Το όχημα μπορεί ακόμη να διαθέτει διασωστικό εξοπλισμό, φωτισμό, κλπ, ιδιαίτερη σημασία όμως πρέπει να δοθεί στο επιτρεπόμενο βάρος του πλαισίου που θα επιλεγεί και στις δυνατότητες επιδόσεών του.

2.5. Ελάχιστα χαρακτηριστικά

2.5.1. Με το πλήρες επιχειρησιακό φορτίο του πάνω σε επίπεδη διαμορφωμένη επιφάνεια το RIV πρέπει να έχει τις ακόλουθες ελάχιστες δυνατότητες:

2.5.1.1. Επιτάχυνση: 80km/h μέσα σε 25 δευτερόλεπτα στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα.

2.5.1.2. Ανώτατη ταχύτητα: τουλάχιστον 105km/h.

2.5.1.3. Ικανότητα κίνησης σε όλους τους τροχούς.

2.6. Στα αεροδρόμια κατηγοριών 4-9 τα RIV που χρησιμοποιούνται πρέπει να διαθέτουν αυλό οροφής για την παραγωγή αεραφρού.

2.7. Βάρος

2.7.1. Το πλήρες επιχειρησιακό βάρος των οχημάτων δεν πρέπει να ξεπερνά το καθορισμένο από τον κατασκευαστή των αξόνων του πλαισίου επιτρεπόμενο φορτίο για κίνηση σε μη διαμορφωμένες επιφάνειες.

2.7.2. Το κέντρο βάρους του οχήματος πρέπει να διατηρείται όσον το δυνατόν πιο χαμηλά και με το πλήρες επιχειρησιακό βάρος του το όχημα πρέπει να περνά με επιτυχία δοκιμή στατικής ανατροπής πάνω σε μία πλατφόρμα με δεξιά-αριστερή πλευρική κλίση όχι λιγότερη των 28ο και με αντίστοιχη κλίση του πλαισίου του όχι περισσότερο των 33ο.

2.8. Τροχοί και ελαστικά

2.8.1. Κάθε ελαστικό πρέπει να έχει ικανότητα αντοχής σε φόρτιση τουλάχιστον ίση με το μεικτό βάρος που ασκείται σε κάθε τροχό από πλήρες φορτωμένο όχημα, όταν η πίεση στο ελαστικό είναι η ελαχίστη.

2.8.2. Τα ελαστικά επίστρωτα όλων των τροχών θα πρέπει να είναι ίδιου μεγέθους ώστε να μπορούν να διασταυρωθούν μεταξύ τους. Διπλοί πίσω τροχοί δεν είναι αποδεκτοί.

2.8.3. Η επίστρωση των ελαστικών θα πρέπει να είναι η κατάλληλη ώστε να έχει την δυνατότητα το πυροσβεστικό όχημα να κινείται με άνεση πάνω από όλα τα είδη εδάφους που υπάρχουν στο αεροδρόμιο.

2.8.4. Οι πιέσεις των ελαστικών πρέπει να αναγράφονται ευανάγνωστα στην πλευρά του οχήματος και πρέπει να είναι οι ελάχιστες δυνατές που συστήνονται από τον κατασκευαστή των ελαστικών σε σχέση με το φορτίο και την ταχύτητα.

2.9. Εάν στην σύνθεση του Πυροσβεστικού Σταθμού υπάρχουν οχήματα μεγαλύτερα, αλλά με τις δυνατότητες (ταχύτητα, δυνατότητα ελιγμών, κλπ) του RIV, τότε δεν θεωρείται αναγκαία και η προμήθεια RIV για την πυρασφάλεια και διάσωση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.

1. Τα κατωτέρω στοιχεία χρησιμεύουν για τον καθορισμό των κυρίων περιοχών στις οποίες θα είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν επιχειρησιακές διαδικασίες ως και η εκπαίδευση για διατήρηση αποδεκτών χρόνων ανταπόκρισης με όλες τις καιρικές συνθήκες, την επιφάνεια του εδάφους και την κατάσταση της κυκλοφορίας, οι οποίες είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν κατά την διάρκεια λειτουργίας του αεροδρομίου. Βάση των ανωτέρω θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η πιθανή επιρροή των παραγόντων αυτών στην λειτουργία των μέσων πυρασφάλειας και διάσωσης και των πληρωμάτων αυτών. Οι καιρικές και οι εδαφικές συνθήκες, ιδιαίτερα η ομίχλη, το χιόνι, ο πάγος και καταρρακτώδης βροχή και η κυκλοφορία στους διαδρόμους, τροχοδρόμους και οδούς οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν από τα ανταποκρινόμενα μέσα, πιθανόν όλα αυτά να έχουν αρνητική επίδραση. Ο σκοπός θα πρέπει να είναι η επίτευξη των καλυτέρων δυνατών χρόνων ανταπόκρισης, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες που μπορούν να επηρεάσουν την πρόοδο και την παροχή οδηγιών και πρακτικών διαδικασιών, οι οποίες θα μειώσουν τις καθυστερήσεις από τις αιτίες αυτές.

1.1. Οι παρακάτω διαδικασίες πρέπει να ληφθούν υπόψη.

1.1.1. Τακτική εξοικείωση των οδηγών με το αεροδρόμιο ώστε οι τελευταίοι να μπορούν να αναγνωρίζουν σημεία εδάφους και να έχουν ευκαιρίες να χρησιμοποιούν τα οχήματα σε όλα τα είδη εδάφους και καιρού.

1.1.2. Η χρήση, στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, οχημάτων άλλων εκτός των μέσων πυρασφάλειας και διάσωσης υπό την προϋπόθεση ότι ελέγχονται με ασύρματο και έχουν όμοια λειτουργικά χαρακτηριστικά.

1.1.3. Η επιλογή των καλύτερων διαδρομών προς οποιοδήποτε σημείο του αεροδρομίου και ανάπτυξη της χρήσης διαγραμμάτων και τετραγωνισμένων χαρτών (grid maps) ως βοηθήματα για την γρήγορη ανταπόκριση στην περιοχή του ατυχήματος.

1.1.4. Η ανάπτυξη διαδικασιών με τον Ε.Ε.Κ. και το APRON CONTROL για την παροχή πληροφοριών όσον αφορά τον εντοπισμό ενός ατυχήματος αλλά και την θέση των άλλων αεροσκαφών ή οχημάτων στο αεροδρόμιο τα οποία είναι δυνατόν να εμποδίσουν ή να επηρεάσουν την κίνηση των πυροσβεστικών οχημάτων.

1.1.5. Η ανάπτυξη διαδικασιών οι οποίες θα επιτρέπουν την επιλογή εναλλακτικών διαδρομών σε οποιοδήποτε σημείο του αεροδρομίου, όταν οι κανονικές διαδρομές είναι αποκλεισμένες.

1.1.6. Η ανάπτυξη διαδικασιών οι οποίες θα θέτουν σε επιφυλακή το προσωπικό πυρασφάλειας και διάσωσης όταν η ορατότητα του αεροδρομίου έχει πέσει κάτω από το προκαθορισμένο επίπεδο.

1.1.7. Ανάπτυξη διαδικασιών σε συνδυασμό με τον Ε.Ε.Κ. και το APRON CONTROL για επιχειρήσεις με συνθήκες χαμηλής ορατότητας με χρήση όλων των όλων των διαθέσιμων μέσων στο αεροδρόμιο. Αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν επιλεκτικό φωτισμό του τροχοδρόμου, διάθεση-τοποθέτηση αυτοκόλλητων ανακλαστήρων μεταξύ των πυροσβεστικών σταθμών και των φωτισμένων τροχοδρόμων καθώς και την χρήση ραντάρ επιφανείας του αεροδρομίου (αν διατίθεται).

1.1.8. Η ανάπτυξη και τακτική δοκιμή διαδικασιών οι οποίες θα διαβεβαιώνουν ότι το εμπλεκόμενο προσωπικό σε καθήκοντα μακριά από τον πυροσβεστικό σταθμό θα μπορεί να ειδοποιηθεί και θα είναι ικανό να επιτύχει τους ελάχιστους χρόνους ανταπόκρισης με τα οχήματα, σύμφωνα με την παράγραφο 6.

2. ΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

2.1. Εάν είναι πιθανόν ο χρόνος ανταπόκρισης να επηρεαστεί σοβαρά, τότε θα είναι αναγκαίο να λάβουμε υπόψη την εκ των προτέρων στάθμευση των πυροσβεστικών οχημάτων σε κατάλληλες θέσεις στην περιοχή κινήσεως αεροσκαφών. Όταν μία τέτοια διαδικασία υιοθετείται η τοποθέτηση των οχημάτων πυρασφάλειας και διάσωσης δεν θα πρέπει να:

(α) παρεμβαίνει ή εμποδίζει την λειτουργία αεροναυτικών βοηθημάτων.

(β) είναι περισσότερο πλησίον στο εν ενεργεία διάδρομο από τις θέσεις τροχοδρόμησης-κράτησης οι οποίες είναι σε χρήση την στιγμή αυτή.

(γ) αυξάνει τον χρόνο ανταπόκρισης σε άλλες περιοχές ανταπόκρισης στο αεροδρόμιο.

2.2. Μία πηγή ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί στις θέσεις αναμονής για την λειτουργία θέρμανσης ή ψύξης καθώς και για την διατήρηση των ραδιοεπικοινωνιών.

2.3. Η βασική ευθύνη του υπευθύνου πυρασφάλειας πρέπει να είναι η με κάθε πρόσφορο τρόπο επίτευξη του χρόνου ανταπόκρισης (response time). Προς τούτο, αυτός λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του αεροδρομίου του (αποστάσεις κατωφλίου, θέση πυροσβεστικού σταθμού, ικανότητα - εκπαίδευση προσωπικού, αριθμός και κατάσταση πυροσβεστικών οχημάτων) αποφασίζει, αν για την επίτευξη του στόχου του, χρειάζεται:

α) Κατά την διάρκεια των προς-απογειώσεων το προσωπικό πυρασφάλειας του σταθμού του, να επιβαίνει επί των πυροσβεστικών οχημάτων ή όχι.

β) Αν τα πυροσβεστικά οχήματα θα σταθμεύουν μέσα στον πυροσβεστικό σταθμό ή έξω ή σε ειδικές θέσεις αναμονής (κοντά στα κατώφλια, στις νησίδες ασφαλείας, στην πίστα, κλπ).

γ) Αν οι πυροσβεστικές στολές, αναπνευστικές συσκευές, βρίσκονται επί των πυροσβεστικών οχημάτων ή μεταφέρονται με άλλο όχημα που θα τα συνοδεύει ή αν θα φοριούνται από τους πυροσβέστες στον πυροσβεστικό σταθμό πριν επιβιβασθούν στα οχήματα για να πάνε στο χώρο του συμβάντος.

3. ΟΔΟΙ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ

3.1. Ανάλογα με την τοποθεσία του αεροδρομίου και την τοπογραφία της περιοχής, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ύπαρξη οδών προσπέλασης καταστάσεων ανάγκης σε διάφορες περιοχές του αεροδρομίου και σε περιοχές πέραν του αεροδρομίου για όσον μακριά είναι πρακτικό. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στην σχεδίαση και κατασκευή οδών προσπέλασης σε περιοχές που μπορεί το αεροσκάφος να έχει ατύχημα, πριν από το κατώφλι ή και μετά το πέρας του διαδρόμου, δηλαδή και μέχρι 1000 μέτρα από τα κατώφλια των διαδρόμων.

3.2. Οι οδοί προσπέλασης θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν με όλες τις καιρικές συνθήκες, αλλά και από τα πιο βαριά οχήματα που πιθανόν να τις χρησιμοποιήσουν. Οι οδοί εντός των 90 μέτρων από τον διάδρομο θα πρέπει να είναι ασφαλτοστρωμένοι για την αποφυγή της διάβρωσης της επιφάνειας αλλά και για την εύκολη απομάκρυνση τυχόν συντριμμάτων από τον διάδρομο. Όταν υπάρχουν γέφυρες θα πρέπει να προβλέπονται τα ύψη ελευθέρωσης για την ελεύθερη διακίνηση των μεγάλων πυροσβεστικών οχημάτων.

3.3. Όταν η επιφάνεια της οδού δεν διακρίνεται εύκολα από την γύρω περιοχή ή σε περιοχές όπου το χιόνι πιθανόν να δημιουργήσει εμπόδια στην οδό, θα πρέπει να τοποθετούνται εύκαμπτα σήματα στις πλευρές των οδών ανά 10 μέτρα περίπου ύψους 30cm.

3.4. Οι οδοί κυκλοφορίας του αεροδρομίου μπορούν να εξυπηρετήσουν ως οδοί προσπέλασης όταν είναι κατάλληλα τοποθετημένοι και κατασκευασμένοι.

3.5. Πιθανόν να υπάρχει διαφωνία μεταξύ της ασφάλειας και των πυροσβεστικής υπηρεσίας για θέματα περίφραξης αεροδρομίου. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να συμφωνήσουν για την εγκαθίδρυση εξόδων κινδύνου για την άμεση κάλυψη ατυχήματος εκτός των ορίων του αεροδρομίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

1. Για να καθοριστεί η θέση ενός πυροσβεστικού σταθμού εκτός από τον πρωταρχικό ρόλο του που είναι η πυρόσβεση και διάσωση αεροσκαφών θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και δευτερεύοντες παράγοντες όπως, η ανάγκη αντιμετώπισης πυρκαγιών σε κτιριακές εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων κλπ. Στα μεγάλα αεροδρόμια μπορεί να είναι απαραίτητη η πρόβλεψη για περισσότερους από έναν σταθμούς οι οποίοι θα είναι στρατηγικά εγκατεστημένοι σε σχέση με την διάταξη των διαδρόμων. Η πείρα και η μελέτη των αεροπορικών ατυχημάτων έχει δείξει ότι ένα μεγάλο ποσοστό των αεροπορικών ατυχημάτων συμβαίνει πάνω ή κοντά στους διαδρόμους και συνεπώς οι θέσεις των πυροσβεστικών σταθμών θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μπορεί να πετυχαίνονται μικροί χρόνοι ανταπόκρισης. Όπου υπάρχουν περισσότεροι από ένας σταθμοί, καθένας τους μπορεί να διαθέτει ένα ή περισσότερα οχήματα από τον συνολικό στόλο με τέτοιο όμως τρόπο ώστε να μοιράζεται η συνολική ποσότητα του κατασβεστικού υλικού σε μονάδες ικανές να καταπολεμήσουν την πυρκαγιά με την άφιξή τους στο ατύχημα. Όταν υπάρχουν δύο διάδρομοι συγχρόνων προσαπογειώσεων τότε απαιτείται η ύπαρξη δύο ανεξάρτητων πυροσβεστικών σταθμών της κατηγορίας του διαδρόμου.

2. Δαπανηρές αλλαγές και προσθήκες στους πυροσβεστικούς σταθμούς των αεροδρομίων μπορεί συχνά να είναι απαραίτητες εξαιτίας ελλιπούς υπολογισμού του βάρους και των διαστάσεων των οχημάτων. Τα δάπεδα πρέπει να είναι τόσο ισχυρά ώστε να μπορούν να αντέχουν τα πλήρως φορτωμένα οχήματα για μεγάλα χρονικά διαστήματα και να μην καταστρέφονται όταν τα οχήματα ξεκινούν με ταχύτητα.

3. Οι πόρτες πρέπει να είναι αρκετά φαρδιές ώστε να μπορούν οι οδηγοί των οχημάτων να τα βγάζουν έξω γρήγορα και ασφαλώς και για το ύψος τους να ληφθούν υπόψη οι σκάλες, προβολείς, κεραίες κλπ που βρίσκονται στις οροφές των οχημάτων. Όπου είναι εγκατεστημένες πόρτες που λειτουργούν ηλεκτρονικά πρέπει να ανοίγουν πλήρως μέσα σε 15 δευτερόλεπτα από την έναρξη σήμανσης συναγερμού. Οι θέσεις στάθμευσης οχημάτων να παρέχουν αρκετό χώρο στα πληρώματα για να περπα-

τούν γύρω από αυτά και να έχουν εύκολη πρόσβαση στα ερμάρια εξοπλισμού και στον θάλαμο οδήγησης. Οι οροφές των σταθμών να είναι αρκετού ύψους ώστε να επιτρέπεται η πρόσβαση στο πάνω μέρος των οχημάτων για την επιθεώρηση των δεξαμενών αφρού κλπ. Είναι αναγκαίο ο χώρος στάθμευσης των πυροσβεστικών οχημάτων να είναι σε ένα επίπεδο (ισόγειο), ενώ θα πρέπει να έχει προβλεφθεί και τυχόν μελλοντική αγορά επιπλέον οχημάτων λόγω αύξησης της κατηγορίας

4. Πιθανή πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης οχημάτων από το πίσω μέρος βοηθάει στην κίνηση των οχημάτων. Η στάθμευση των οχημάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε αδυναμία ενός εξ' αυτών να ξεκινήσει, να μην εμποδίζει τα υπόλοιπα για άμεση ανταπόκριση.

5. Πρέπει να υπάρχει ένα κεντρικό σημείο για την λήψη των κλήσεων ανάγκης και για την κινητοποίηση των μέσων για επιχειρήσεις ανάγκης. Για τον σκοπό αυτό πρέπει να υπάρχει ένα παρατηρητήριο (watchroom) σε τέτοια θέση που να ελέγχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος του αεροδρομίου. Εάν το παρατηρητήριο βρίσκεται σε άλλο όροφο εκτός από το ισόγειο και ο παρατηρητής είναι μέλος της ομάδας επέμβασης να ληφθεί υπόψη ότι αυτός πρέπει να έχει την δυνατότητα της γρήγορης πρόσβασης στον χώρο στάθμευσης των οχημάτων. Στον πυροσβεστικό σταθμό μπορεί να είναι απαραίτητο να υπάρχουν διπλά τζάμια και άλλη ηχομονωτική προσθήκη για την εξάλειψη του εκκωφαντικού θορύβου από τα αεροσκάφη που μπορεί να επηρεάσει τις ράδιο - τηλεφωνικές επικοινωνίες.

6. Πρέπει να υπάρχει εγκατάσταση φωτισμού μεταβλητής έντασης στο παρατηρητήριο που να επιτρέπει την προς τα έξω θέα όταν το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται την νύχτα.

7. Όπου υπάρχει υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο αυτή πρέπει να συνδέεται με απευθείας τηλεφωνική γραμμή με το παρατηρητήριο και όπου είναι δυνατόν με επίσης απευθείας γραμμή με την τοπική πυροσβεστική υπηρεσία. Το ίδιο πρέπει να γίνεται και με το APRON CONTROL του αεροδρομίου.

8. Οι συναγερμοί του σταθμού πρέπει να είναι εγκατεστημένοι έτσι ώστε να ακούγονται σε όλους τους χώρους του σταθμού καθώς και στους περιβάλλοντες αυτού χώρους και σε ισχυρά ηχητικά επίπεδα.

9. Πρέπει επίσης να προβλεφθεί και σήμανση γενικού συναγερμού για να κινητοποιούνται και οι υπάλληλοι που εμπλέκονται σε ένα ατύχημα αεροσκάφους.

10. Προθερμαντήρες των κινητήρων των πυροσβεστικών οχημάτων μαζί με κατάλληλους ρευματολήπτες πρέπει να προβλέπονται, καθώς και κάποιος τρόπος θέρμανσης του χώρου στις θέσεις στάθμευσης των οχημάτων. Οι κινητήρες πρέπει να διατηρούνται στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας τους ώστε να έχουν την ικανότητα άμεσης ανταπόκρισης.

11. Περισσότερες λεπτομέρειες για τον σχεδιασμό της κατασκευής πυροσβεστικών σταθμών αεροδρομίων μπορούν να δίνονται από το τμήμα Πυρασφάλειας και Διάσωσης Αεροσκαφών της ΥΠΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΠΡΟΣΘΕΤΟΥ ΝΕΡΟΥ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΣΕ ΕΝΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ.

1. Είναι αντιληπτό ότι δεν είναι πρακτικό να απαιτηθεί από τις αρχές του αεροδρομίου να διαθέτει ποσότητες κατασβεστικού υλικού τέτοιες ώστε να αντιμετωπίσουν την πλέον χειρότερη περίπτωση που μπορεί να τύχει χρησιμοποιώντας μόνο τα οχήματα του αεροδρομίου. Για τον λόγο αυτό απαιτείται από το σχέδιο καταστάσεων ανάγκης του αεροδρομίου να περιέχει οδηγίες για την κλήση προς ενίσχυση από τις πυροσβεστικές υπηρεσίες εκτός αεροδρομίου. Δεν είναι εύκολο να καθοριστεί μία επιχειρησιακή οδηγία που να αντιμετωπίζει όλες τις συνθήκες. Με χρόνο ανταπόκρισης σε ένα ατύχημα που να μην ξεπερνά τα 3 λεπτά και με ικανότητα των οχημάτων να αδειάζουν το περιεχόμενό τους σε 2 λεπτά περίπου, είναι φανερό ότι η ανάγκη για πρόσθετο νερό θα υπάρξει σε 5 λεπτά παρόλο ότι κατά την στιγμή εκείνη η αρχική έκταση πυρκαγιάς θα πρέπει να έχει περιοριστεί κατά πολύ. Εάν δεν έχει επιτευχθεί πλήρης κατάσβεση η πυρκαγιά μπορεί γρήγορα να αναζωπυρωθεί και τα οχήματα πρέπει να αναπληρωθούν.

2. Τα αεροδρόμια πρέπει να προβλέψουν την διάθεση πρόσθετου νερού σαν δυνατότητα υποστήριξης. Μπορεί να γίνουν εξαιρέσεις σε αεροδρόμια που υπάρχουν δίκτυο ύδρευσης, δεξαμενές νερού ή φυσικό νερό (πηγάδι, πηγή) και αυτά είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν σε κάποιο ατύχημα με επαρκή ποσότητα και σε χρόνο ικανό ώστε να ανταποκρίνεται στην επιχειρησιακή ανάγκη.

3. Σε αεροδρόμια κατηγορίας πυρασφαλείας 1 έως 4 η παροχή ύδατος από δίκτυο ύδρευσης ή από υδατόπυργο πρέπει να είναι τουλάχιστον 2400λίτρα/λεπτό. Στα αεροδρόμια κατηγοριών 5 έως 9 πρέπει να διατίθεται στον συντομότερο δυνατό χρόνο νερό με παροχή 4540 λίτρα/λεπτό για τουλάχιστον 30 λεπτά σε οποιοδήποτε σημείο του χώρου του αεροδρομίου.

4. Σε κάθε περίπτωση οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να συνεργασθούν με τον επικεφαλής της τοπικής Πυροσβεστικής Υπηρεσίας σχετικά με την ανταπόκριση και τον εφοδιασμό με πρόσθετο νερό. Οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να εκτιμήσουν την δυνατότητα ανεφοδιασμού με νερό όταν συμβεί ένα παρατεταμένο συμβάν πυρκαγιάς. Για την εκτίμηση αυτή η ταχύτητα κινητοποίησης και ο βαθμός παροχής του νερού στο σημείο του ατυχήματος είναι σπουδαίοι παράγοντες.

5. Οι απαιτήσεις για διάθεση πρόσθετου νερού μπορούν να περιλαμβάνουν όλα ή μερικά από τα παρακάτω:

(α) Συμπληρωματικό υδροφόρο όχημα στο αεροδρόμιο.

(β) Σύστημα υδροστομίων (hydrant) για την ταχεία αναπλήρωση των οχημάτων που χρησιμοποιήθηκαν στην αρχική επέμβαση.

(γ) Εκπόνηση σχεδίου με την εκτός αεροδρομίου πυροσβεστική υπηρεσία για την ενίσχυση με οχήματα υδροφόρα και/ή εξοπλισμένα για την εκμετάλλευση νερού από τοπικές πηγές ή του αεροδρομίου.

(δ) Πρόβλεψη για εγκατάσταση υδροστομίων στα άκρα και κατά μήκος των επιχειρησιακών διαδρόμων.

(ε) Πρόβλεψη για στατικές υδατοδεξαμενές εγκατεστημένες στα άκρα και κατά μήκος των επιχειρησιακών διαδρόμων. Όπου πρόκειται να γίνουν τέτοιες απαιτείται η κατασκευή τους να διευκολύνει την πρόσβαση των πυροσβεστικών οχημάτων και να κάνει εύκολη την χρήση της αναρροφητικής αντλίας.

(στ) Πρόβλεψη για υπερυψωμένους στατικούς υδατόπυργους ώστε να επιτυγχάνεται άμεση αναπλήρωση των πυροσβεστικών οχημάτων. Σε αεροδρόμια κατηγορίας πυρασφάλειας μέχρι και 4, η χωρητικότητα των υδατόπυργων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από το άθροισμα των χωρητικοτήτων των

πυροσβεστικών οχημάτων του αεροδρομίου σε λίτρα νερού, επί 2,5. Η παροχή του υδατόπυργου προς τα πυροσβεστικά οχήματα δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη των 2400λίτρων/λεπτό. Σε αεροδρόμια κατηγορίας πυρασφαλείας 5 έως 9 η χωρητικότητα των υδατόπυργων θα πρέπει να είναι 136.200λίτρα αν δεν υπάρχει άλλο μέσο αναπλήρωσης Π.Ο. Η παροχή θα πρέπει να είναι 4540λίτρα/λεπτό. Η θέση των υδατόπυργων στα αεροδρόμια πρέπει να είναι μακριά από τις εγκαταστάσεις των εταιρειών καυσίμων του αεροδρομίου και να υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης των πυροσβεστικών οχημάτων προς αυτούς για ανεφοδιασμό κινούμενα με εμπροστοπορεία, κατά την άφιξη και αναχώρηση των πυροσβεστικών οχημάτων, για να αποφεύγονται οι χρονοβόροι ελιγμοί.

6. Σε μερικά αεροδρόμια και ιδιαίτερα σε εκείνα που είναι εγκατεστημένα σε απομακρυσμένες περιοχές η ανταπόκριση από την τοπική Πυροσβεστική Υπηρεσία μπορεί να είναι περιορισμένη, με αργή ανάπτυξη μιας αποτελεσματικής επιχειρησιακής δύναμης και πιθανόν να αποτελείται από πυροσβεστικά οχήματα χωρίς επαρκή ποσότητα νερού. Επίσης η παροχή του νερού από βοηθητική εγκατάσταση επαναπλήρωσης (αν υπάρχει) στα άκρα των διαδρόμων πιθανόν να είναι περιορισμένη, λόγω του ότι χρησιμοποιούνται μάνικες μεγάλου μήκους και λόγω των υδραυλικών τριβών. Για τους παραπάνω λόγους είναι επιβεβλημένο να γίνονται ασκήσεις από το αεροδρόμιο για να ελέγχεται η επιχειρησιακή βελτίωση του ρυθμού επαναπλήρωσης. Περισσότερες πληροφορίες θα πρέπει να δίνονται από το τμήμα Πυρασφάλειας της ΥΠΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΠΟΔΟΣΕΩΝ ΑΦΡΟΥ, ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΩΝ.

1. Οι ποσότητες αφρού που αναφέρονται στον πίνακα 2 απαιτείται να καλύπτουν τις προδιαγραφές που περιγράφονται στην παράγραφο 2 και επίσης να καλύπτουν το επίπεδο απόδοσης Α ή το επίπεδο Β. Το επίπεδο απόδοσης θα προσδιορίζεται από την επιτυχία στις δοκιμές που περιγράφονται στην παράγραφο 3. Αφροί που αποτυγχάνουν να ανταποκριθούν στο επίπεδο απόδοσης Α δεν θα γίνονται αποδεκτοί από την ΥΠΑ.

1.1. Οι αρχές των αεροδρομίων πρέπει να απαιτούν από τους προμηθευτές αφρών να προσκομίσουν οι τελευταίοι πιστοποιητικό ποιότητας που θα βεβαιώνει ότι ο παραδιδόμενος αφρός καλύπτει τις απαιτήσεις των προδιαγραφών της παραγράφου 5.3.2, όσο και των απαιτήσεων του παρόντος παραρτήματος.

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

2.1. <u>τιμή pH</u>: η τιμή του pH δείχνει τις όξινες ή αλκαλικές ιδιότητες ενός υγρού. Επομένως για να εμποδιστεί η διάβρωση των τοιχωμάτων και σωληνώσεων των δεξαμενών αφρού ενός πυροσβεστικού-διασωστικού οχήματος, θα πρέπει ο αφρός να είναι όσον το δυνατόν πιο ουδέτερος. Η τιμή του pH η οποία προσδιορίζεται χρησιμοποιώντας έναν κατάλληλο μετρητή και ένα γυάλινο ηλεκτρόδιο, πρέπει να είναι μεταξύ 6 και 8,5.

2.2. <u>Ιξώδες:</u> Το ιξώδες του αφρού είναι μία ένδειξη της αντίστασης στην ροή του υγρού στις σωληνώσεις ενός πυροσβεστικού-διασωστικού οχήματος καθώς και την ανάμιξή του με το νερό. Η τιμή του ιξώδους όταν ο αφρός έχει την χαμηλότερη θερμοκρασία του πρέπει να μην υπερβαίνει τα 200mm/sec. Οποιαδήποτε μεγαλύτερη τιμή θα περιορίσει την ροή καθώς και την ικανότητα ανάμιξής του με το ρεύμα νερού εκτός αν έχει γίνει πρόβλεψη στην λειτουργία των μηχανημάτων για τέτοιες τιμές του ιξώδους.

2.3. <u>Σχηματισμός ιζήματος:</u> Ίζημα μπορεί να σχηματισθεί σε ένα αφρό που περιέχει ξένες προσμίξεις ή εάν είναι εκτεθειμένος σε δυσμενείς συνθήκες αποθήκευσης, άσκημες καιρικές συνθήκες και μεταβλητές θερμοκρασίες. Το δημιουργημένο ίζημα μπορεί να επιδράσει αρνητικά στο σύστημα ανάμειξης αφρού του οχήματος ή να μειώσει την πυροσβεστική του ικανότητα. Ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του αφρού πρέπει να ελέγχεται σε ένα διαβαθμισμένο φυγοκεντρικό σωλήνα και να περιστρέφεται μέχρις ότου κάθε παρουσία ιζήματος να δημιουργήσει ένα συμπαγές "κατακάθι" σταθερού όγκου. Ο όγκος της απόθεσης πρέπει να μετράται και να καθορίζεται ένα ποσοστό % του συμπηκνώματος αφρού στον σωλήνα. Η τιμή αυτή δεν πρέπει να ξεπερνά το 0,5% του συνολικού όγκου.

3. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Παρακάτω καθορίζονται οι ιδιότητες του αφρού.

	απόδοση επίπεδο τύπου Α	απόδοση επίπεδο τύπου Β
3.1.		
Ακροφύσιο (ανάμιξης με αέρα)		
(α) σωλήνας διακλάδωσης	"UNI 86" ακροφύσιο αφρού	"UNI 86" ακροφύσιο αφρού
(β) πίεση ακροφυσίου (kPa)	700(7bar)	700(bar)
(γ) ρυθμός επίστρωσης (L/min/m2)	4,1	2,5
(δ) ρυθμός εκροής (L/min)	11,4	11,4
3.2. Διάσταση φωτιάς	2,8m2 (κυκλική)	4,5m2 (κυκλική)
3.3. Καύσιμο (ανάμειξη με νερό)	κηροζίνη	κηροζίνη
3.4. Χρόνος προκαύσεως (sec)	60	60
3.5. Πυροσβεστική απόδοση		
(α) χρόνος πυρόσβεσης (sec)	<60	<60
(β) χρόνος εφαρμογής (sec)	120	120
(γ) χρόνος για 25% επανάφλεξη (sec)	>5min	>5min

4. ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

<u>Αρχή:</u>

Να εκτιμηθεί η ικανότητα του συμπυκνωμένου αφρού να:

(α) Να είναι ικανός να κατασβήνει πυρκαγιά 2,8m2 ή 4,5m2 σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.

(β) Να αντιστέκεται σε επανάφλεξη του εκτεθειμένου καυσίμου από την θερμότητα.

<u>Εξοπλισμός:</u>

(α) Ένα στρογγυλό χαλύβδινο δίσκο εμβαδού 2,8m2 ή 4,5m2 και κατακόρυφα τοιχία ύψους 200mm.

(β) Εξοπλισμό για ακριβείς μετρήσεις:
(1) θερμοκρασίας αέρα
(2) θερμοκρασίας νερού
(3) ταχύτητας ανέμου

(γ) Καύσιμο: 100 Lit JET A1 για δοκιμές επιπέδου απόδοσης Β

60 Lit JET A1 για δοκιμές επιπέδου απόδοσης Α

(δ) Ακροφύσιο ανάμιξης αέρα, αυλό ευθείας και διασπαρμένης βολής.

(ε) Κατάλληλο χρονόμετρο.

(στ) Στρογγυλό δοχείο επανάφλεξης διαμέτρου 300mm, 200mm ύψους με 2lit βενζίνης ή κηροζίνης.

Προτιμούμενες συνθήκες:

(α) Θερμοκρασία αέρα (oC)	>15°	>15°
(β) Θερμοκρασία υγραφρού (oC)	>15°	>15°
(γ) Ταχύτητα ανέμου (m/sec)	<3	<3

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

Τοποθετούμε το δοχείο που περιέχει τον προανεμειγμένο αφρό στο υπήνεμο της φωτιάς ενώ κρατάμε το ακροφύσιο σε οριζόντια θέση και σε ύψος 1m πάνω από την άνω άκρη του δίσκου και σε απόσταση τέτοια ώστε ο αφρός να εκτοξεύεται στο κέντρο του δίσκου. Ο αυλός εκτόξευσης πρέπει να κινείται μόνο οριζοντίως καθ΄ όλη την διάρκεια των δοκιμών.

Ελέγχουμε την συσκευή αφρού για να βεβαιωθούμε:

- για την πίεση του ακροφυσίου
- και για τον ρυθμό εκροής

Όταν γίνεται δοκιμή για αφρό επιπέδου απόδοσης Β, τοποθετούμε 100lit νερό και 100lit καυσίμου σε ένα δίσκο 4,5m2.

Όταν γίνεται δοκιμή για αφρό επιπέδου απόδοσης Α, τοποθετούμε 60lit νερό και 60lit καυσίμου σε ένα δίσκο 2,8m2.

Αναφλέγουμε το καύσιμο και περιμένουμε 60sec ώστε να εξαπλωθεί η φωτιά σε όλη την επιφάνεια του δίσκου.

Επιστρώνουμε υγραφρό με συνεχή ροή, διατηρώντας πίεση στο ακροφύσιο 700kPa(7Bar), για 120sec.

Καταγράφουμε τον χρόνο κατάσβεσης.

Τοποθετούμε το δοχείο επανάφλεξης στο κέντρο του δίσκου της φωτιάς.

Αναφλέγουμε το δοχείο επανάφλεξης 120sec μετά το πέρας της επίστρωσης αφρού.

Καταγράφουμε πότε το 25% της περιοχής του καυσίμου έχει επανεφλεγεί.

6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αρχές του αεροδρομίου μπορούν να απαιτήσουν από τους προμηθευτές αφρού την προσκόμιση πιστοποιητικού ποιότητας για την κάλυψη των προβλεπομένων τυποποιημένων προδιαγραφών για τον χρησιμοποιούμενο αφρό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΡΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΝΕΡΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ.

1. Η κριτική περιοχή είναι μία περιοχή γύρω από το αεροσκάφος η οποία πρέπει να τεθεί υπό έλεγχο ώστε να προφυλαχθεί η άτρακτος του αεροσκάφους από εξωτερική πυρκαγιά. Ο σκοπός είναι να παραμείνουν ασφαλείς συνθήκες για τους επιβάτες που βρίσκονται στο εσωτερικό του αεροσκάφους. Το μέγεθος της περιοχής που πρέπει να τεθεί υπό έλεγχο για κάθε συγκεκριμένο αεροσκάφος έχει υπολογιστεί πειραματικά.

2. Πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ θεωρητικής περιοχής η οποία είναι αναγκαία να τεθεί υπό έλεγχο και της πρακτικής περιοχής που αντιπροσωπεύει πραγματικές συνθήκες αεροπορικού ατυχήματος. Η θεωρητική περιοχή χρησιμοποιείται μόνο για την κατηγοριοποίηση των αεροσκαφών σε σχέση με τον βαθμό επικινδυνότητας. Η θεωρητική περιοχή είναι ένα παραλληλόγραμμο του οποίου η μεγάλη πλευρά είναι ίση με το συνολικό μήκος του αεροσκάφους ενώ η μικρή εξαρτάται από το μήκος και το πλάτος της ατράκτου.

3. Από πειράματα έχει βρεθεί ότι αεροσκάφη με μήκη ατράκτου ίσα ή μεγαλύτερα από 20m, με ταχύτητες ανέμου από 16 έως 19km/h και με κάθετη γωνία πρόσπτωσης στην άτρακτο, η θεωρητική περιοχή εκτείνεται από 24m στην προσήνεμη περιοχή και 6m στην υπήνεμη. Για μικρά αεροσκάφη μία απόσταση 6m από κάθε πλευρά είναι αρκετή.

4. Το συνολικό μήκος του αεροσκάφους πρέπει να μπορεί να προστατευτεί από την φωτιά. Εάν το τελευταίο είναι αδύνατο τότε η εξωτερική φωτιά μπορεί να διαπεράσει το λεπτό κάλυμμα της ατράκτου σε χρόνο λιγότερο από ένα λεπτό και να γίνει επικίνδυνη εσωτερική φωτιά.

5. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο υπολογισμός της θεωρητικής περιοχής ΑΤ.

Συνολικό μήκος ατράκτου (m)	Εμβαδόν θεωρητικής περιοχής A_T(m2)
L<12	L x (12 + W)
12<=L<18	L x (14 + W)
18<=L<24	L x (17 + W)
L>=24	L x (30 + W)

Όπου L=το συνολικό μήκος της ατράκτου του αεροσκάφους και W=το πλάτος της ατράκτου του αεροσκάφους.

6. Στην πράξη είναι πολύ σπάνιο όλη η θεωρητική περιοχή να φλέγεται και έτσι για τον υπολογισμό της αναγκαίας ποσότητας κατασβεστικού υγραφρού θα θεωρήσουμε την πρακτική περιοχή. Μετά από στατιστικές αναλύσεις έχει βρεθεί ότι η πρακτική περιοχή ΑΡ είναι τα 2/3 της θεωρητικής, δηλαδή:

$$A_P = 0{,}667 \times A_T$$

7. Η ποσότητα νερού για την παραγωγή υγραφρού υπολογίζεται με την παρακάτω εξίσωση:

$$Q = Q_1 + Q_2$$

όπου Q = η συνολική απαιτούμενη ποσότητα νερού,
Q_1 = η αναγκαία ποσότητα νερού για να τεθεί υπό έλεγχο η πυρκαγιά στην πρακτική περιοχή.
Q_2 = η απαραίτητη ποσότητα νερού ώστε να μπορούμε να έχουμε περαιτέρω έλεγχο της πυρκαγιάς ή να κατασβήσουμε την υπολοίπουσα πυρκαγιά.

8. Η ποσότητα Q_1 υπολογίζεται σύμφωνα με την παρακάτω σχέση:

$$Q_1 = A_P \times R \times T$$

όπου A_P = το εμβαδόν της πρακτικής κριτικής περιοχής
R = ο ρυθμός εφαρμογής (8,2lit/min/m2 για αφρό τύπου Α και 5,5lit/min/m2 για αφρό τύπου Β
T = ο χρόνος εφαρμογής σε min.

9. Η ποσότητα Q_2 δεν μπορεί να υπολογιστεί ακριβώς γιατί εξαρτάται από μεγάλο αριθμό μεταβλητών. Οι ποιο σπουδαίοι είναι:

(α) Το μέγιστο βάρος του αεροσκάφους.
(β) Την μέγιστη χωρητικότητα επιβατών
(γ) Την μέγιστη χωρητικότητα καυσίμων
(δ) Εμπειρία από προηγούμενα ατυχήματα.

Οι παραπάνω παράγοντες όταν ζωγραφίζονται σε ένα σχεδιάγραμμα μπορούν να βοηθήσουν στον υπολογισμό της αναγκαίας ποσότητας νερού Q_2 ως ένα ποσοστό της Q_1, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Κατηγορία Αεροδρομίου	Q_2=ποσοστό % της Q_1
1	0
2	27
3	30
4	58
5	75
6	100
7	129
8	152
9	170
10	190

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΔΙΟΥ ΑΣΚΗΣΕΩΝ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

1. Θέση πεδίου ασκήσεων

Ι. Ο χώρος δεν πρέπει να προορίζεται για άλλο σκοπό (πχ ανέγερση κτιρίου, διέλευση αγωγού, δρόμου, καλωδιώσεων, κλπ), όπως προκύπτει από τα υπάρχοντα σχέδια και τα προγράμματα εκτέλεσης έργων στο αεροδρόμιο.

ΙΙ. Να μην παραβιάζει τα κριτήρια καθαρότητας του Αερολιμένα.

ΙΙΙ. Να μην αποτελεί εμπόδιο στο πτητικό έργο και τις δραστηριότητες του Αερολιμένα.

IV. Ο καπνός που θα παράγεται από τις ασκήσεις να μην αποτελεί εμπόδιο στην παρακολούθηση, από τον Πύργο Ελέγχου, όλων των χώρων δραστηριότητας των αεροσκαφών.

V. Να απέχει από κάθε εγκατάσταση καυσίμων, τουλάχιστον 1000μέτρα.

VI. Να έχει τουλάχιστον, δύο (2) προσβάσεις οχημάτων, σε θέσεις που να μην κρύβονται από τον καπνό που θα δημιουργείται κατά τις ασκήσεις.

VII. Να είναι σε χώρο προσιτό για τα μεγάλα πυροσβεστικά οχήματα και να μην αποκόβει από αυτά τις θέσεις στις οποίες πρέπει να πηγαίνουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους.

2. Έδαφος και διαστάσεις πεδίου ασκήσεων

Ι. Το πεδίο πρέπει να έχει διάμετρο ίση με το μήκος της ατράκτου του αεροσκάφους που κυρίως χρησιμοποιεί τον Αερολιμένα. Σε περίπτωση κατασκευής πεδίου ασκήσεων σε Αερολιμένα μικρής κατηγορίας, η διάμετρός τους δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 30μέτρων.

ΙΙ. Το έδαφος, γύρω από το πεδίο, πρέπει να είναι στερεό και συμπυκνωμένο σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορούν να κινούνται άνετα πάνω σε αυτό τα μεγάλα πυροσβεστικά οχήματα, χωρίς να δημιουργούν αυλακώσεις.

ΙΙΙ. Το έδαφος του πεδίου ασκήσεων και της γύρω από αυτόν περιοχής να είναι ισόπεδο και αποψιλωμένο. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται η ισοπέδωση και η αποψίλωση όλη της επιφάνειας με γαιοπροωθητήρα "GRADER", σε ακτίνα 100μέτρων από το κέντρο του πεδίου και απομάκρυνση των γαιών εκσκαφής και των φυτικών υλικών σε μέρος που θα υποδειχθεί από την αρμόδια Διεύθυνση ΥΠΑ και το οποίο θα βρίσκεται μακριά από το πεδίο ασκήσεων.

IV. Επίστρωση της επιφάνειας με υλικό 3Α. Η διάστρωση του υλικού θα γίνει περιφερειακά του πεδίου ασκήσεων μέχρι να καλυφθούν 25μέτρα, αρχίζοντας από το χείλος του. Επιμελημένη συμπίεση του υλικού με οδοστρωτήρα και απαραίτητα ταυτόχρονη διαβροχή, για την άνετη διακίνηση και εκτέλεση ελιγμών των μεγάλων πυροσβεστικών οχημάτων, κατά την πραγματοποίηση των ασκήσεων και κατά την διάρκεια βροχοπτώσεων.

V. Στο χώρο του πεδίου διαμορφώνεται κυκλικό κοίλωμα, διαμέτρου τουλάχιστον 40μέτρων, στο έδαφος το οποίο καλύπτεται με οπλισμένο σκυρόδεμα, πάχους 0,20-0,25μέτρα για την τοποθέτηση και συγκράτηση σε αυτό καυσίμου 2000λίτρων, περίπου και κλίση από την περιφέρεια προς το κέντρο περίπου 2%.

3. Ευκολίες πεδίου

Ι. Στο κέντρο του πεδίου μπορεί να τοποθετείται ομοίωμα αεροσκάφους, μεγέθους αναλόγου με τον τύπο του αεροσκάφους που κατά μέγιστο ποσοστό χρησιμοποιεί κυρίως τον Αερολιμένα και κατασκευασμένο από ανθεκτικό στην πυρκαγιά υλικό για να αντέχει σε μεγάλο αριθμό ασκήσεων ρεαλιστικών συνθηκών (φωτιά στους κινητήρες, στο σύστημα προσγείωσης, έγχυση καυσίμου, εσωτερική φωτιά, κλπ).

ΙΙ. Να υπάρχουν 3-4 ανδρείκελα για να τοποθετούνται μέσα στο χώρο της ατράκτου, σε ασκήσεις διάσωσης. Να είναι κατασκευασμένα από άκαυστο υλικό, μεγέθους και βάρους (΄70Kg), περίπου του μέσου ανθρώπου.

ΙΙΙ. Στο κέντρο του πεδίου ασκήσεων κατασκευάζεται φρεάτιο από οπλισμένο σκυρόδεμα, διαστάσεων 1x1μέτρων, το οποίο καλύπτεται με σχάρα μεταλλική, για την αποφυγή εισόδου μέσα σε αυτό ξένων στερεών σωμάτων.

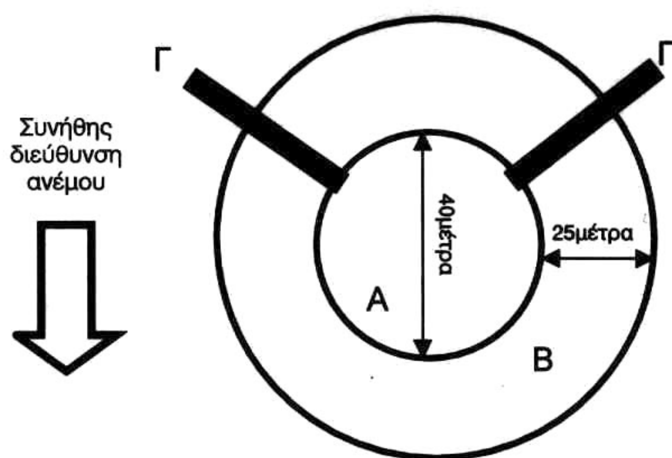
IV. Στο φρεάτιο απολήγει σωλήνας αποχέτευσης (Φ150 περίπου), για την απορροή των κατασβεστικών υλικών και του υπόλοιπου καυσίμου, που οδηγείται τελικά σε εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού λυμάτων, με κλίση 2%.

V. Εκτός του πεδίου ασκήσεων και του διαμορφωμένου χώρου ελιγμών των πυροσβεστικών οχημάτων κατασκευάζεται φρεάτιο στο οποίο τοποθετείται βάνα για την συγκράτηση του νερού και του καυσίμου μέσα στο πεδίο ασκήσεων.

VI. Να υπάρχει μηχανή παραγωγής καπνού για να ασκούνται οι πυροσβέστες σε δυσμενείς συνθήκες διασώσεως επιβατών μέσα στο ομοίωμα αεροσκάφους ή σε αεροσκάφος που είναι διαθέσιμο, για ασκήσεις κοντά στο πεδίο ασκήσεων.

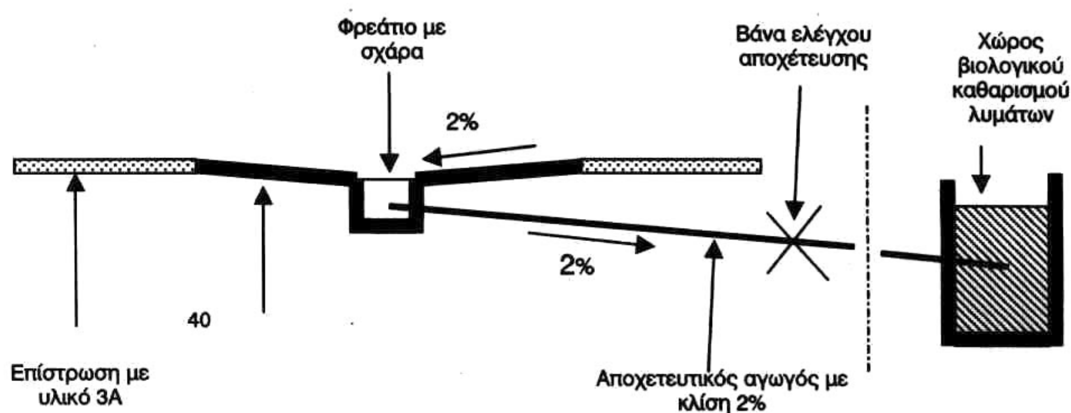
4. Κάτοψη και τομή πεδίου ασκήσεων

Στο παρακάτω σχήμα φαίνεται κάτοψη του προτεινόμενου πεδίου ασκήσεων για τα αεροδρόμια:



<u>Υπόμνημα σχεδίου</u>: Περιοχή «Α» = Πεδίο ασκήσεων διαμέτρου 40μέτρων
Περιοχή «Β» = Χώρος ελιγμών πυροσβεστικών οχημάτων, περιφερειακά του πεδίου ασκήσεων, διαμέτρου τουλάχιστον 45μέτρων.
Περιοχή «Γ» = Οδοί προσέγγισης πυροσβεστικών οχημάτων στο πεδίο ασκήσεων με υλικό 3Α.

Στο παρακάτω σχήμα φαίνεται τομή του πεδίου ασκήσεων



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ - EMERGENCY - REMOVAL PLAN (CHECK - LIST)

1. Καθιερώνεται ειδικό έντυπο επιθεώρησης πυρασφάλειας - διάσωσης αεροσκαφών - emergency - removal plan (CHECK - LIST) ο οποίος θα συμπληρώνεται ανελλιπώς από τους ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΑ σε κάθε διενεργούμενη επιθεώρηση.

2. Η CHECK - LIST έχει ως κατωτέρω:

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Α/Φ (Δ3/Γ)

ΥΠΑ

ΕΝΤΥΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ-ΔΙΑΣΩΣΗΣ Α/ΦΩΝ-EMERGENCY-REMOVAL PLAN (CHECK LIST)

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ:
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ:	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ				ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Αριθ. Κυκλοφορίας					
2. Τύπος					
3. Κατηγορία οχήματος					
4. Επιτάχυνση 0 στα 80 (km/h)					
5. Τελική ταχύτητα (km/h)					
6. Χρόνος ανταπόκρισης οχήματος (αναμενώμενου ατυχήματος) (sec)					
7. Βεληνεκές αυλού οροφής (m)					
8. Παροχή αυλού οροφής (lt/min)					
9. Βεληνεκές δεξιού πλευρικού αυλού (hose reel 30 m) (m) - Μόνο αφρού					

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (συνέχεια)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ				ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
10. Βεληνεκές αριστερού πλευρικού αυλού (hose reel 30m) (m) - Μόνο νερό					
11. Βεληνεκές δεξιού πλευρικού αυλού (νερού) από εγκατάσταση (m)					
12. Βεληνεκές αριστερού πλευρικού αυλού (νερού) από εγκατάσταση (m)					
13. Αυλοί					
α) Νερού (jet, spray)					
β) Αφρού					
14. Χωρητ. δεξαμενής νερού (lt)					
15. Χωρητ. δεξαμενής υγραφρού (lt)					
16. Μάνικες-αυλοί (κομμάτια-μήκη σε m)					
17. Π/Δ Επικοινωνίας με ΠΕΑ					
18. Συχνότητες επικοινωνίας μεταξύ ΠΕΑ, ΠΟ και follow me					
19. Walkies-talkies στο Π.Ο. (συχνότητα)					
20. Ρυθμιζόμενο κοχλιοστρόφιο					
21. Μεγάλο διασωστικό τσεκούρι					
22. Μικρό διασωστικό τσεκούρι όχι σφηνοειδές αεροπορικού τύπου					

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (συνέχεια)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ				ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
23. Κόπτης μπουλονιών 61cm					
24. Ραμφωτή ράβδος 95cm					
25. Ραμφωτή ράβδος 1,65cm					
26. Κοπίδι αποκοπής εν ψυχρώ 2,5cm					
27. Φακοί					
28. Σφυρί 1,8kg					
29. Σφυρί 6,35kg					
30. Γάντζος με αρπάγη					
31. Πριόνι βαρέως τύπου με εφεδρικές λάμες					
32. Αντιπυρική κουβέρτα					
33. Σκάλα αναπτυσσόμενη 5,5m					
34. Σκάλα αναπτυσσόμενη 10,5m					
35. Σχοινί αναρρίχησης 50mmx15m					
36. Σχοινί αναρρίχησης 50mmx30m					
37. Τανάλια-πλαγιοκόφτης 17,8cm					

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (συνέχεια)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ				ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
38.Τανάλια 25cm					
39. Σετ κατσαβίδια					
40. Ψαλίδι κοπής μετάλλων					
41. Τσοκς ύψους 15cm					
42. Μηχανικό πριόνι με δύο λάμες ή πλήρες κοπίδι με εφεδρική φιάλη, κοπίδι και ελατήριο στήριξης					
43. Κοπτικό εργαλείο ζώνης επιβατών					
44. Αντιπυρικά γάντια (ζευγάρια)					
45. Αναπνευστικές συσκευές με φιάλες αέρα					
46. Εφεδρικές φιάλες αέρος					
47. Υδραυλικό ή πνευματικό εργαλείο βίαιης παρέμβασης					
48. Κυτίο πρώτων βοηθειών					
49. Αντιπυρικές στολές πληρώματος (κατάσταση, χρόνος ένδυσης)					
50. Σχεδιαγράμματα τύπων α/φ επί των Π.Ο.					
51. Σχεδιαγράμματα τύπων α/φ στον Π.Σ.					

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (συνέχεια)	**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**				**ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ**
52. Αριθμός προσωπικού επάνδρωσης					
53. Χρώμα οχήματος					
54. Μεγαφωνική εγκατάσταση και σειρήνα					
55. Προβολείς, γεννήτρια ηλεκτρ. Ρεύματος					
56. Ποσότητα ξηράς κόνεως					
α) Σταθερή μονάδα Ξ.Σ. (Kg)					
β) Φορητοί πυροσβεστήρες Ξ.Σ. (Kg)					
57. Ποσότητα CO_2					
58. Ποσότητα HALON ή GOLDFIRE					
59. Οι σταθερές και φορητές μονάδες ξηράς σκόνης, CO2 και HALON των Π.Ο.Αναγομώνονται εντός των προθεσμιών που τίθεται από τους κατασκευαστές (ΗΜΕΡ. ΛΗΞΕΩΣ);:					
60. Διαθέσιμες εφεδρικές φιάλες αέρα ή αζώτου για τους τροχήλατους πυροσβεστήρες ή τις μονάδες ξηρής σκόνης					
61. Κατάσταση ελαστικών επισώτρων					

Α. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (συνέχεια)	**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**				**ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ**
62. Αναφερθέντα τεχνικά προβλήματα					
63. Γενική κατάσταση οχήματος (άριστη, καλή, μέτρια, κακή)					
64. Κατάσταση άλλων οχημάτων που συμμετέχουν στις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης Α/Δ (αν υπάρχουν)					

Β. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Αριθμός κύριου προσωπικού (μονίμων υπαλλήλων οδηγών - πυροσβεστών ΥΠΑ)		
2. Αριθμός υπηρετούντων πυροσβεστών Π.Σ. ή Π.Α.:		
α) Κατά την χειμερινή περίοδο		
β) Κατά τη θερινή περίοδο		
3. Αριθμός πυροσβεστών ΥΠΑ-ΠΣ-ΠΑ ανά βάρδια		
α) Κατά τη χειμερινή περίοδο		
β) Κατά τη θερινή περίοδο		
4. Εμπλέκονται υπάλληλοι άλλων κλάδων ή φορέων (πλην ΠΣ-ΠΑ) στο επιχειρησιακό έργο πυρασφάλειας ως βοηθητικό προσωπικό;		
5. Αριθμός φυλακών ημερησίως του προσωπικού πυρασφάλειας:		
α) Κατά τη χειμερινή περίοδο		
β) Κατά τη θερινή περίοδο		
6. Επάρκεια των υπηρετούντων πυροσβεστών για την κάλυψη των απαιτήσεων πυρασφάλειας και διάσωσης;		
7. Έχει ορισθεί από τον αερολιμένα αερολιμενικός ως υπεύθυνος πυρασφάλειας (ΥΑΕΚΑ) (ονοματεπώνυμο) ή ΥΑΕΚΑ είναι ο Αερολιμενάρχης;		
8. Ειδική εκπαίδευση στην πυρασφάλεια και διάσωση α/φ (ΣΠΥΠΑ-ΣΠΟΑ) (αριθμός εκπαιδευμένων)		

Β1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΥΠΑ

	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Εξασκούνται συχνά, οι πυροσβέστες ΥΠΑ, στη χρήση πυροσβεστικού εξοπλισμού και των διασωστικών συσκευών και εργαλείων;		
2. Διαθέτουν επιδεξιότητα στον χειρισμό πάσης φύσεως εξοπλισμού;		
3. Δημιουργούν συχνά ρεαλιστικές συνθήκες πυρόσβεσης-διάσωσης ώστε να ελέγχεται ο βαθμός επάρκειας και ανταπόκρισής τους;		
4. Έχουν αφομοιώσει τους τρόπους και τις ειδικές τεχνικές που ακολουθούνται για την αντιμετώπιση φωτιάς σε κινητήρες, σύστημα προσγείωσης, άτρακτο ή δεξαμενές καυσίμων α/φών;		
5. Εάν εμπλέκεται και άλλο προσωπικό άλλων κλάδων (πλην οδηγών-πυροσβεστών) ή φορέων (πλην ΠΣ-ΠΑ)		
α) Έχει υποστεί πρακτική εκπαίδευση στη χρήση του πυροσβεστικού εξοπλισμού;		
β) Εξασκείται συχνά στη χρήση του πυροσβεστικού εξοπλισμού;		
γ) Αναλαμβάνει την εκτέλεση μόνο βοηθητικού έργου (μη χειρισμός αυλών)		
δ) Διασφαλίζεται η παρουσία και ετοιμότητά του καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας του αερολιμένα;		

Β2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΣ - ΠΑ

	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Αριθμός πυροσβεστών Π.Σ. ή Π.Α μη εκπαιδευομένων στην ΣΠΥΠΑ ή ΣΠΟΑ		
2. Οι αποσπώμενοι κατά τη θερινή περίοδο στο α/δ πυροσβέστες ΠΣ - ΠΑ έχουν εκπαιδευτεί στην ΣΠΥΠΑ ή ΣΠΟΑ		
3. Οι αποσπώμενοι κατά τη θερινή περίοδο πυροσβέστες ΠΣ - ΠΑ έχουν στην μεγάλη τους πλειψηφία προϋπηρετήσει σε α/δ;		

Β3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΥΠΑ

	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Έχουν μελετήσει τα σχεδιαγράμματα όλων των τύπων α/φών που χρησιμοποιούν τον αερ/να;		
2. Επισκέπτονται τα α/φη για να εξοικειώνονται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε τύπου α/φους - καθώς και στις τεχνικές διάσωσης από τα α/φη που επισκέπτονται το α/δ;		
3. Γνωρίζουν τη θέση και τον τρόπο λειτουργίας των εξόδων κινδύνου και των θυρών των α/φών;		
4. Έχουν εκπαιδευτεί στην παροχή πρώτων βοηθειών;		
5. Γνωρίζουν την τοπογραφία της ευρύτερης περιοχής εντός και εκτός του αερ/να;		
6. Εξασκούνται κατά την διάρκεια ημέρας και νύκτας στη χρησιμοποίηση των οδών προσπέλασης ώστε να εξοικειώνονται με το περιβάλλον;		
7. κατά την φάση από/προσγείωσης ή τροχοδρόμησης α/φών παραμένουν σε ετοιμότητα εντός των Π.Ο.;		
8. Κατά την ανωτέρω φάση θέτουν σε λειτουργία τους κινητήρες των Π.Ο.;		
9. Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους απομακρύνονται από τον χώρο αναμονής των Π.Ο.;		
10. Είναι εκπαιδευμένοι στην χρήση εργαλείων βιαίας εισόδου σε α/φ και αναπνευστικών συσκευών;		

Γ. ΠΑΡΟΧΗ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Ασθενοφόρα οχήματα Α/Δ (κατάσταση-εξοπλισμός)		
2. Φορεία μεταφοράς τραυματιών (αριθμός-κατάσταση)		
3. Υλικό παροχής πρώτων βοηθειών		
4. Ιατροί και νοσοκόμοι διαθέσιμοι στο Α/Δ		
5. Χρόνος άφιξης ειδικού προσωπικού και εξοπλισμού περίθαλψης από νοσοκομεία πόλεως (σε min)		
6. Διαθέτει ο αερολιμένας ειδικό χώρο διαμορφωμένο ως ιατρείο;		
7. Αν ναι, ο χώρος αυτός είναι εξοπλισμένος με βασικό φαρμακευτικό υλικό και ιατρικά εργαλεία-συσκευές;		

Δ. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ - ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Πυροσβεστικός σταθμός ή αμαξοστάσιο		
2. Απόσταση πυρ/κού σταθμού ή αμαξοστασίου από τα δύο άκρα του διαδρόμου;		
3. Επαρκεί το αμαξοστάσιο για τις ανάγκες των οχημάτων του α/δ;		
4. Πόσα Π.Ο. δεν στεγάζονται στο αμαξοστάσιο;		
5. Πόσα οχήματα (εκτός Π.Ο.) δεν στεγάζονται στο αμαξοστάσιο;		
6. Έχουν αναληφθεί ενέργειες επέκτασης ή ανέγερσης νέου αμαξοστασίου;		
7. Τα μη στεγασμένα οχήματα προστατεύονται με άλλο τρόπο από την έκθεσή τους στα καιρικά φαινόμενα;		
8. Υφίσταται εγκατάσταση παροχής ηλεκτρικού ρεύματος στα Π.Ο. για διατήρηση των κινητήρων σε σταθερή θερμοκρασία;		
9. Ταχύτητα ανοίγματος θυρών Π.Σ. (sec)		

Ε. ΠΕΔΙΟ ΑΣΚΗΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Έχει κατασκευασθεί πεδίο ασκήσεων με σύγχρονες προδιαγραφές;		
2. Αν όχι, οι ασκήσεις πυρασφάλειας διαξάγονται σε πρόχειρα διαμορφωμένο χώρο;		
3. Μπορεί να υποδειχθεί κατάλληλος χώρος για την κατασκευή πεδίου ασκήσεως;		
4. Στο χώρο ασκήσεων πυρασφάλειας υπάρχει α/φος ή σχετικό ομοίωμα ή κάτι άλλο για τη διεξαγωγή ασκήσεων;		

ΣΤ. ΟΔΟΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ Α/Δ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Υπάρχουν οδοί προσέγγισσης Π.Ο. εκατέρωθεν του διαδρόμου;		
2. Υπάρχει εσωτερική περιμετρική οδός στο α/δ;		
3. Υπάρχουν περιοχές του α/δ απροσπέλαστες από τα Π.Ο.;		
4. Αν ναι, έχουν αναληφθεί ενέργειες εδαφικής εξομάλυνσης, διάνοιξης οδών κ.λ.π.;		
5. Υπάρχουν σημεία εξόδου στην περίφραξη του α/δ για άμεση προπέλαση Π.Ο. εκτός α/δ;		
6. Έχουν αποτυπωθεί οι οδοί προσέγγισης των Π.Ο. σε τοπογραφικό διάγραμμα;		
7. Ελέγχεται η βατότητα και η αντοχή των οδών προσπέλασης σε ειδικές συνθήκες (πχ. Ισχυρή βροχόπτωση);		

Ζ. ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ ΣΤΑ Π.Ο.	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Δεξαμενή νερού πλήρωσης Π.Ο. (υδατόπυργος) (χωρητικότητα σε m^3- παροχή σε lit/min)		
2. Υδροστόμια πλήρωσης Π.Ο. (αριθμός, παροχή lt/min)		
3. Υπάρχουν περισσότερες πηγές ύδατος (επίγειες ή υπόγειες δεξαμενές, θάλασσα πλησίον του διαδρόμου);		

Η. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης Α/Δ/(EMERGENCY PLAN) (έτος έγκρισης)		
2. Το υπάρχον EMERGENCY PLAN χρήζει αναμόρφωσης για να προσαρμοστεί στα σημερινά δεδομένα;		
3. Πριν τη σύνταξη του EMERGENCY PLAN ο αερολιμένας συνήψε συμφωνίες συνδρομής με εμπλεκόμενες Υπηρεσίες ή φορείς;		
4. Κατά τη σύνταξη του EMERGENCY PLAN ελήφθησαν υπόψη οι οδηγίες της ΜΟΔ 97;		

Η. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ (συνέχεια)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
5. Υπάρχει διαμορφωμένος χώρος που χρησιμοποιείται ως σταθερό κέντρο επιχειρήσεων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης;		
6. Διαθέτει ο αερολιμένας χάρτη (GRID MAP)		
α) της περιοχής του αερολιμένα στον οποίο απεικονίζονται πέραν των άλλων, οι εγκαταστάσεις και τα σημεία που σχετίζονται με αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης;		
β) της ευρύτερης περιοχής του α/δ σε ακτίνα 8km;		
7. Οι ανωτέρω χάρτες:		
α) Είναι ανηρτημένοι στο κέντρο επιχειρήσεων ή άλλο σχετικό χώρο;		
β) Έχουν διατεθεί στους εμπλεκόμενους φορείς;		
8. Οι αρμόδιοι υπάλληλοι έχουν εφοδιασθεί με πίνακες τηλεφώνων των εμπλεκομένων Υπηρεσιών και φορέων για ειδοποίηση σε περίπτωση έκτακτης		
9. Οι ανωτέρω πίνακες ενημερώνονται συνεχώς ώστε τα περιεχόμενα στοιχεία να είναι ακριβή;		
10. Πόσο συχνά διεξάγονται ασκήσεις:		
α) Ευρείας κλίμακας;		
β) Περιορισμένης κλίμακας;		
γ) Επί χάρτου;		
δ) Νυχτερινές;		
11. Μετά τη διεξαγωγή ασκήσεων ακολουθεί το στάδιο κριτικής και αξιολόγησής τους για επισήμανση αδυναμιών και ανασύνταξη του emergency		
12. Υπάρχει rendez-vous point		
13. Είναι πλήρες το αρχείο σχεδιαγραμμάτων α/φών;		

Η. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ (συνέχεια)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
14. Τα Π.Ο. κατά την διάρκεια κίνησης των α/φών:		
α) Παραμένουν στον χώρο του αμαξοστασίου;		
β) Έχει καθοριστεί ειδικός χώρος αναμονής;		
15. Από το σημείο αναμονής Π.Ο. ελέγχεται οπτικά και σε όλη του την έκταση:		
α) Ο χώρος στάθμευσης α/φών		
β) ο διάδρομος		

Θ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Έχει εκπονήσει ο αερολιμένας σχέδιο πυρασφάλειας; (έτος έγκρισης)		
2. Το υφιστάμενο σχέδιο πυρασφάλειας θεωρείται ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο;		
3. Το ισχύον σχέδιο πυρασφάλειας:		
α) Περιγράφει τα ακριβή καθήκοντα όλων των εμπλεκομένων προσώπων και φορέων;		
β) καθορίζει το πλήρωμα κάθε Π.Ο.		
γ) καταγράφει αναλυτικά τον διαθέσιμο πυροσβεστικό εξοπλισμό;		
4. Χρόνος ανταπόκρισης (μη αναμενόμενου ατυχήματος)		
5. Ασκήσεις πυρασφάλειας (με κατάσβεση πραγματικής φωτιάς) (συχνότητα)		

6. Αποθέματα υγραφρού (lt)

I. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΘΕΝΤΟΣ Α/ΦΟΥΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
1. Έχει εκπονήσει ο αερολιμένας REMOVAL PLAN (έτος έγκρισης)		
2. Το υπάρχον REMOVAL PLAN ανταποκρίνεται στα σημερινά δεδομένα και δυνατότητες;		
3. Είναι δυνατή η άμεση ρυμούλκηση όλων των τύπων α/φών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα;		
4. Αν όχι, η αδυναμία ρυμούλκησης α/φών οφείλεται:		
α) Σε έλλειψη TOW BARS		
β) σε έλλειψη μηχανημάτων ρυμούλκησης (PAYMOVERS)		
γ) και στα δύο		
5. Για ποιους τύπους α/φών δεν διατίθεται αντίστοιχος εξοπλισμός ρυμούλκησης;		
6. Το REMOVAL PLAN του αερολιμένα περιλαμβάνει κατάλογο:		
α) Του εξοπλισμού ανύψωσης/μετακίνησης α/φους που μπορεί να διατίθεται από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς που είναι εγκατεστημένοι εντός ή εκτός του		
β) Διευθύνσεων και τηλεφώνων των ανωτέρω φορέων;		
γ) Υπευθύνων από κάθε αεροπορική εταιρεία που ενεργοποιούνται σε περίπτωση ακινητοποίησης α/φους;		
δ) Υπάρχουν σχετικές συμφωνίες μετακίνησης α/φους με άλλες Υπηρεσίες ή φορείς;		

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΥΠΑ

2. Ισχύς της απόφασης από δημοσιεύσεως στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
3. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 16 Μαΐου 2001

Ο Διοικητής
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΖΟΓΑΝΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Σολωμού 51

Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5225 761 - 5230 841**
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	**5225 713 - 5249 547**
Πώληση Φ.Ε.Κ.	**5239 762**
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 141**
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 188**
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5248 785**
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	**5248 320**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	**(031) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	**4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	**(061) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	**(0651) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	**(0531) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	**(041) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	**(0661) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	**(081) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	**(0251) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) προσαυξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	**ΔΡΧ.**	**EURO**
Α΄	60.000	176,08
Β΄	70.000	205,43
Δ΄	50.000	146,74
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)	20.000	58,69
Α΄, Β΄, Δ΄ (τριμηνιαίο)	30.000	88,04

Η τιμή των CDs παρελθόντων ετών προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	**Σε έντυπη μορφή**				**Από το Internet**			
	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ		-	-	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ